



TITLE:

GRUNDUNGSJAHRE DER RHEINKAMMERUNION-UNTER BESONDERER BERUECKSICHTIGUNG DER INDUSTRIE-UND HANDELSKAMMER ZU KOLN (2)

AUTHOR(S):

Watanabe, Hisashi

CITATION:

Watanabe, Hisashi. GRUNDUNGSJAHRE DER RHEINKAMMERUNION-UNTER BESONDERER
BERUECKSICHTIGUNG DER INDUSTRIE-UND HANDELSKAMMER ZU KOLN (2). Kyoto
University Economic Review 1988, 58(2): 18-50

ISSUE DATE:

1988-10

URL:

https://doi.org/10.11179/ker1926.58.2_18

RIGHT:

THE KYOTO UNIVERSITY ECONOMIC REVIEW

MEMOIRS OF THE FACULTY OF ECONOMICS
KYOTO UNIVERSITY

VOL. LVIII, NO. 2

OCTOBER 1988

WHOLE NO. 125

CONTENTS

**Economic Development and the Structure of
Industries**

Satoshi SECHIYAMA 1

**Gründungsjahre der Rheinkammerunion—
unter besonderer Berücksichtigung der
Industrie- und Handelskammer zu Köln (2)**

Hisashi WATANABE 18

**Dilemmas in Pollution Control Policy in
Contemporary China**

Kazuhiro UETA 51

PUBLISHED BY

THE FACULTY OF ECONOMICS, KYOTO UNIVERSITY
SAKYO-KU, KYOTO, JAPAN

GRÜNDUNGSJAHRE DER RHEINKAMMERUNION - UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER ZU KÖLN (2)

Von Hisashi WATANABE*

VII Die dritte Tagung der Studienkommission in Frankfurt a.M.

Am 28. Juli 1949 fand die dritte Sitzung der Studienkommission im Gästehaus der Stadt Frankfurt a. M. statt, woran 21 Leute wie in der Anwesenheitsliste (Tabelle 1) teilnahmen (Die Studienkommission umfaßte 37 Mitglieder wie in der Tabelle 2).¹⁾

Tabelle 1 Anwesenheitsliste der Studienkommission vom 28. 7. 1949
in Frankfurt a. M.

Kammern	Namen
Aachen	Präsident Heusch Schroeder
Duisburg	Lenzner (i.V. für Oberbaurat Straat)
Düsseldorf	Assessor Philipp
Essen	Schöller
Frankfurt	Kommerzienrat Presser Roeser Prof. Förster
Karlsruhe	Hafendirektor Langfritz
Koblenz	von Poll
Köln	Präsident Greiß Waldemar von Oppenheim Esser Rüther
Konstanz	Stromeyer
Ludwigshafen	Kopsch
Mainz	Charissé
Mannheim	Uhlig
Neuss	Oberstadtdirektor Nagel Schmitz
Anderer Teilnehmer	Prof. Most

* Professor an der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Kyoto.

1) Es gibt zweierlei Protokolle über die Frankfurter Tagung, nämlich Notizen und Niederschrift von Esser. Das erstere ist ausführlicher als das letztere. RWWA Abt. I, Nr. 889, Fasz. 2.

Tabelle 2 Mitglieder der Studienkommission

Stand: 20. 7. 1949

Kammern	Namen
Bonn	van Lom, Direktor i.Fa. Bonner Portland Zement AG, Obercassel/Bonn Wolfgang Auer, i.Fa. Bonner Mühlenwerke Carl Auer GmbH, Bonn-Rheindorf
Duisburg	E.E. Schulze, Direktor, Präsident der IHK Hermann Höpken, Schifffahrtsdirektor i.Fa. Vereinigte Stinnes Rheinreedereien, Duisburg-Ruhrort Straat, Oberbaurat, Leiter der Wasserstraßendirektion, Duisburg Hellmuth Herker, Hauptgeschäftsführer der IHK
Düsseldorf	O. Jänichen, i.Fa. Ant. Peters GmbH, Düsseldorfer Hafen Georg Plange, i.Fa. Weizenmühle Georg Plange
Frankfurt	Carl Presser, Kommerzienrat, i.Fa. Carl Presser & Co., Fa. Bavaria-Schiffahrt u. Fa. Demerag Lubzynski, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Elektrizitäts AG vorm. Lahmeyer & Co. Otto Roeser, Geschäftsführer der Verkehrsabteilung der IHK
Freiburg	König, Direktor i. Fa. Schenker & Co.
Heilbronn	Neutz, Geschäftsführer der IHK
Karlsruhe	Langfritz, Hafendirektor (Spezialist für Hafen- u. Schifffahrtsfragen am Rhein) Walter Gerrads, Hauptgeschäftsführer der IHK
Koblenz	Schmitz, i.Fa. F.J. Meyer
Köln	Greiß, Direktor, Präsident der IHK Waldemar Freiherr von Oppenheim Berkenkopf, Professor Wilhelm Geile, Direktor der Reederei Braunkohle, Wesseling Most, Professor August Dresbach, Zweigstelle Oberberg in Gummersbach Heinrich Schöller, Vorstandsmitglied der RWE AG, Essen
Konstanz	Emil Stromeyer, Mitinhaber der Firma L. Stromeyer & Co., Präsident des Rheinschiffahrtsverbands e.V., Konstanz
Krefeld	Edmund Holtz, Präsident der IHK, i.Fa. Holtz & Willemsen, Öl- u. Margarin- fabrik, Krefeld-Ürdingen
Lahr i.B.	Vertreter wird noch ernannt
Ludwigshafen	Hermann Fernholz, Vizepräsident der IHK, Geschäftsführer der Firma Grün- zweig & Hartmann GmbH, Isoliermittelfabrik
Mainz	Fritz Ressig, Direktor i.Fa. Rhenus Gesellschaft f. Schifffahrt, Spedition u. Lagerei mbH Charissé, Hauptgeschäftsführer der IHK
Mannheim	Schule, Professor, Hauptgeschäftsführer der IHK

Neuss	Wilhelm Werhahn, Präsident der IHK Adolf Flecken, Rechtsanwalt, Hauptgeschäftsführer der IHK Richard Schmitz, Geschäftsführer der IHK Nagel, Oberstadtdirektor
Schopfheim	A. Denk, i.Fa. Mechanische Buntweberei Brennet, Wehr/Baden
Trier	Beck, i.Fa. Stadtwerke Trier

Bemerkungen: Es fehlt den Vertreter der Kammer Aachen
Schöller gilt hier als einer der Vertreter der Kammer Köln
Quelle: RWWA 1-889-1

Schon kurz zuvor, am 19. Juli, hatte die Kammer Köln den Mitgliedskammern Einladungsbriefe zugeschickt, worin die Tagesordnung wie folgt stand:²⁾

- 1) Konkretisierung der bereits auf der letzten Sitzung in Köln behandelten Punkte
- 2) Teilnahme an der Sitzung am 9. September d. J. in Rotterdam
- 3) Verschiedenes

Dieser Einladungsbrief hatte aber schon einen gewissen lenkenden Charakter, weil noch die folgende Bemerkung darin beigefügt wurde:

„Wir gehen zur Kenntnis, daß nach Mitteilung von Herrn Dr. van der Mandele die Frage des Hochrheinausbaus bei der internationalen Behandlung von Projekten in Rotterdam als wesentlicher Punkt angesehen wird“.³⁾

Daher wäre es wohl als ein gewisser Einwand gegen eine solche Rotterdam-Kölner Ansicht zu betrachten, daß Presser als Gastgeber in seiner Öffnungsrede betonte, daß Frankfurt am Ausbau der süd- und südwestdeutschen Wasserstraßen sehr interessiert sei, weil es sich in seinem Ausdruck nicht um singuläre, sondern plurarische Wasserstraßen handelte. Er wollte damit darauf hinweisen, daß das Main-Donau-Kanal-Projekt noch nicht aus dem Fragenkomplex ausgeschaltet werden sollte. Anlehnend an die Meinung van der Mandeles, daß man Projekte von internationaler Bedeutung aufstellen müsse, äußerte Greiß aber in seiner anschließenden Vorsitzenderrede seine eigene Auffassung, daß das Projekt des Hochrheinausbaus in Rotterdam zur Sprache zu bringen sei und daß es zumal bei diesem Projekt keine strittigen Punkte zwischen

2) RWWA 1-889-2: Einladungsbrief gezeichnet von Greiß und Hilgermann.

3) Auch unter Datum vom 19. Juli 1949 schickte die Rotterdamer Kammer Einladungsbrief zur Rotterdamer Tagung am 9. September an die Kammer Köln, dem die Entwürfe der Statuten für die Vereinigung der Handelskammern des Rheingebiets und für die Korporation zur Entwicklung des Rheingebiets beigefügt waren. Über die Tagesordnung für die Rotterdamer Sitzung wurde erwähnt wie folgt: „Nach der Behandlung der „Korporation“ selber, wird als erstes Produkt, das von der Korporation zur Hand genommen werden könnte, genannt; die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Konstanz. Insoweit wir es beurteilen können, ist dies ein Projekt von gemeinsamem Interesse. Dies verhindert nicht, daß auch andere Projekte zur Behandlung gebracht werden können. Wir möchten jedoch vorschlagen, daß dies geschehe seitens derjenigen, die dabei insbesondere interessiert sind.“ Ebenda: Einladungsbrief gezeichnet vom Präsidenten und dem Hauptgeschäftsführer.

beteiligten Ländern gebe, wie es bei einigen anderen Projekten der Fall sei. Solch eine feste Behauptung des Vorsitzenden klingt schon etwas auffällig, wenn auch er allerdings gezwungen war, die Sitzung in der Richtung nach der Hinweise van der Mandeles zu lenken. Hinsichtlich einer Rhein-Main-Donau-Verbindung erwähnte Greiß ein Schreiben des Verkehrsministers von Württemberg, worin dieser ihn gebeten habe, auch das Projekt einer Rhein-Neckar-Donau-Verbindung im Rahmen der Rhine Development Corporation-Bestrebungen zu behandeln. Greiß habe die Behandlung des Projekts auf einer der nächsten Sitzungen der Studienkommission zugesagt. Es wäre nicht zu verleugnen, daß Greiß durch Hinweise auf die Möglichkeit einer Rhein-Neckar-Donau-Verbindung die Frankfurter Aufforderung aufhalten wollte. Von Anfang an ergab sich in der dritten Tagung also eine Spannung zwischen den Kammern Köln und Frankfurt. Daher handelte es sich für den ersten Punkt der Tagesordnung hauptsächlich darum, welches der beiden betreffenden Projekte im Rahmen des "Ausbaus der süd- und südwestdeutschen Wasserstraßen" Priorität in Anspruch nehmen konnte. Daher ist nun vor allem zu prüfen, ob und wie weit die Ausbauwürdigkeit jeder Wasserstraße sowohl an Internationalität als auch an Rentabilität argumentiert werden konnte, da sich eine gewisse regionale Interessenlage eben in der Bewertungsweise jedes Projekts an den beiden Kriterien reflektiert haben dürfte.

(1) Der erste Punkt der Tagesordnung

1) Hochrheinausbau

a) Der erste Untersuchungsbericht⁴⁾

Was das Projekt des Hochrheinausbau anbetrifft, hatte die Kammer Konstanz vorher, wie bei der letzten Kölner Tagung, einen Untersuchungsbericht darüber vorgelegt, den der Rheinschiffahrtsverband Konstanz der Kammer zur Verfügung gestellt hatte. Der neuere Bericht galt als Ergänzung des älteren. Die beiden Berichte sind eher für Werbeschriften als für Gutachten zu halten. Nun untersuchen wir je zusammenfassend Erläuterungen der beiden Berichte.

Laut des ersten Berichts hatten der Rheinschiffahrtsverband Konstanz und der nordschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee den Gedanken der Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee, von den Regierungen der beiden Uferstaaten unterstützt, seit über 41 Jahren gefördert. Die rechtlichen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die sich dem Ausbau der Wasserkräfte und der Schiffbarmachung des Grenzflusses nach dem ersten Weltkrieg entgegenstellten, wurden durch einen Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz im Jahre 1929 grundsätzlich bereinigt, wonach die Fortsetzung der Wasserstraße von Basel bis zum Bodensee sobald wie möglich angestrebt werden sollte. Für Deutschland sei es nicht nur der Gedanke gewesen, das Bodenseegebiet mit seiner aufstrebenden Industrie näher mit den Rohstoffgebieten an der Ruhr und an der Saar zu verbinden, sondern auch der

4) RWWA I-889-1. Die Abhandlung betitelt sich „Ausbau des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee als Großschiffahrtsstraße und Kraftquelle.“

Ausblick auf eine Fortsetzung des Schifffahrtswegs vom Bodensee durch das württembergische Oberland nach Ulm, wo der Anschluß an die geplante Schifffahrtsstraße oberer Donau gefunden werden sollte. Für die Schweiz bedeute es die Möglichkeit eines direkten Anschlusses ihrer wichtigsten Industriegebiete ans internationale Binnenschifffahrtsnetz Mitteleuropas, wobei gleichzeitig eine Verbindung zwischen Rhein und Rhône auf dem Weg über den Genfer Seen in Erwägung gezogen werde.

Nach diesen Darstellungen wurde der Hochrheinausbau also von vornherein mit vager Perspektive sowohl einer Rhein-Donau-Verbindung als auch Rhein-Rhône-Verbindung konzipiert. Wieweit hatte man aber die Ausbauwürdigkeit der transeuropäischen Wasserstraßen durch den Hochrhein tatsächlich untersucht? Wollte man mit dieser Anführung das Rhein-Main-Donau-Projekt und eventuell auch das Rhein-Neckar-Donau-Projekt nur aufhalten? Der Bericht erläuterte jedoch nicht weiter die großartige Aussicht, sondern ging zur Untersuchung des energiewirtschaftlichen Aspekts des Hochrheinausbaus über, als ob sein hauptsächlichstes Anliegen sich eben darauf gerichtet hätte.

Der Bericht führte aus, daß die hydrologischen und geologischen Verhältnisse die Hochrheinstrecke von Schaffhausen bis Basel zum Ausbau ihrer Wasserkräfte besonders geeignet machten. Der energiewirtschaftliche Wert dieser Wasserkräfte werde besonders dadurch ausgezeichnet, daß der Hochrhein zu den ausgeglichensten Gewässern Mitteleuropas gehöre. Dennoch habe sich die Schweiz angesichts der noch nicht geklärten Transfermöglichkeit für den aus den Grenzkraftwerken erzeugten Strom bis dahin abwartend verhalten und anderen im Inneren des Landes liegenden Wasserkraftprojekten den Vorzug gegeben. Der Ausbau der Wasserkräfte am Hochrhein, der als Voraussetzung für die Schiffbarmachung zu gelten habe, wies nach dem Bericht zur Zeit folgenden Stand auf. Von den 12 Staustufen zwischen Basel und Bodensee waren zur Zeit 7 ausgebaut, nämlich Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Ryburg-Schwörstadt, Laufenburg, Albbruck-Dogern, Rekingen und Eglisau. Sie besaßen eine Ausbauleistung von rund 520 000 PS oder 360 000 kW mit einer Jahreserzeugung von 2,5 Mrd. kWh. Hiervon entfallen rund 1,4 Mrd. kWh (56%) auf Deutschland und 1,1 Mrd. kWh (44%) auf die Schweiz. Die noch nicht ausgebauten 5 Stufen waren Birlsfelden, Säckingen, Koblenz-Kadelberg, Rheinau und Schaffhausen. Von diesen Werken stand Birlsfelden vor der Konzession und man erwartete den Baubeginn noch dieses Jahr. Zwischen Säckingen, dessen Ausbau für die Schifffahrt nicht unbedingt erforderlich sei, und Koblenz-Kadelberg bestehen Energieabtauschpläne. Rheinau war bereits konzessioniert. Dazu kam noch der Umbau von Rheinfelden, für dessen Fundierung zwar langwierige geologische Untersuchungen notwendig waren, die jedoch jetzt erfolgreich abgeschlossen worden waren. Diese 5 Werke brachten rund 350 000 PS oder 240 000 kW Ausbauleistung und eine Jahreserzeugung von 1,48 Mrd. kWh (Deutschland: 0,51 Mrd. kWh oder 34% und die Schweiz: 0,97 Mrd. kWh oder 66%). Insgesamt würde die Rheinstrecke Basel-Bodensee eine Energiekapazität von rund 600 000 kW mit einer Jahreserzeugung von 4 Mrd. kWh darstellen (Deutschland 45%

und die Schweiz 55%). Nun stellte der Bericht fest, daß die Kraftwerke am Hochrhein, auch die noch auszubauenden, zu den billigsten und ergiebigsten Laufwasserkraften Europas gehören. Derzeit sei zumindest für den deutschen Anteil die restlose Ausnutzung in dem Verbundnetz der öffentlichen Elektrizitätsversorgung ohne große Schwierigkeiten möglich.

Dann befaßte sich der Bericht mit dem Entwurf der Schiffbarmachung des Hochrheins. Im Jahre 1913 wurde ein internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen über die Schiffbarmachung des Hochrheins Basel-Bodensee ausgeschrieben, der infolge des Kriegs erst im Jahre 1920 ausgetragen werden konnte. Es entstand ein einheitlicher Entwurf, der sowohl technisch als auch wirtschaftlich immer noch als die günstigste Lösung bezeichnet werden könne.

Als Ausbauform, so führte der Bericht weiter aus, komme mit Rücksicht auf die vorhandenen und geplanten Kraftwerke nur die Kanalisierung in Betracht. Die Gefällstufen bei den Kraftwerken müssen durch Schleusen mit ausschließenden kurzen Kanälen umgegangen werden. Für die Schleusen war eine Kammerlänge von 135 m und eine lichte Weite 12 m in Aussicht genommen. Nach der Veröffentlichung des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft vom Jahre 1942 über den Ausbau der Rheinschiffahrtsstraße Basel-Bodensee wurden die Kosten für zweierlei grundverschiedene Ausbaueisen untersucht, nämlich einmal für Selbstfahrer (kleiner Ausbau), zum anderen für die Schleppschiffahrt (großer Ausbau). Die Gesamtaufwendungen aller für die Schifffahrt notwendigen Maßnahmen belaufen sich nach Preisgrundlage 1938 auf 112, 96 Mill. sfr für den kleinen Ausbau und 145, 90 Mill. sfr für den großen Ausbau. Die Kosten des Ausbaus werden von Baden und der Schweiz sowie Österreich als Bodensee-Anlieger gemeinsam getragen. Hierüber sah der Bericht noch Verhandlungen und Verträge zwischen den Uferstaaten vor.

Schließlich faßte der Bericht zusammen. Schon war der Hochrhein von Basel bis Rheinfelden der Großschiffahrt erschlossen und von Schaffhausen bis Konstanz natürlich schiffbar. Zur Ermöglichung der Schifffahrt von Rheinfelden bis Schaffhausen handelte es sich nur um den Umbau von Rheinfelden, die Erstellung der 3 Werke Koblenz-Kadelberg, Rheinau und Schaffhausen und den Einbau den Schleusen sowie um Vornahme einiger Flußverbesserungen. Technische Schwierigkeiten, auch bei der Umgehung des Rheinfalls, bestehen nicht. Als Schlußbetrachtung unterstrich der Bericht, daß die Wirtschaftlichkeit des Hochrheinausbaus schon einwandfrei nachgewiesen worden sei. Die Verwirklichung des Hochrheinausbaus, der eine dringende Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung der an ihm gelegenen Landesteile, wie eine Befruchtung aller Einzugsländer des Rheins darstelle, sei auch schon in seiner ersten Aufbaustufe, den Kraftwerken, eine Voraussetzung für den deutschen Wiederaufbau und nach Lage und Auswirkung eine Aufgabe internationalen Charakters.

Freilich ist hier ein gewisses regionalpolitisches Interesse für neue industrielle Raumgestaltung aus Anlaß des Hochrheinausbaus nicht zu verkennen, jedoch kaum zu

verleugnen, daß das Schwergewicht der Erörterung in Aussicht lukrativer Zunahme der überregionalen bzw. internationalen Elektrizitätsversorgung gelegt wurde. Außerdem scheint der Bericht die Wirtschaftlichkeit der Elektrizitätserzeugung und der Schiffbarmachung unterschiedlich bewertet zu haben. Während der Hochrhein als eine der billigsten Wasserkräfte betrachtet wurde, ist keine Erwähnung über die Wirtschaftlichkeit seiner Schiffbarmachung zu finden, was wohl darauf hinweist, daß das Hauptanliegen der Berichtserstattung sich eher auf Wasserkraftausbau als Voraussetzung der Schiffbarmachung richtete. Diese Bemerkung würde sich wohl geltend machen, wenn wir nachher der Vergleich des Hochrhinausbaus und des Rhein-Main-Donau-Ausbaus ziehen werden.

b) Der zweite Bericht⁵⁾

Für Ergänzung des ersten Berichts hatte die Kammer Konstanz am 23. 7. 1949 noch einen Bericht zugesandt, der ihr vom Rheinschiffahrtsverband Konstanz zur Verfügung gestellt wurde. Darin wurde aufs neue unterstrichen, daß die Schiffbarmachung des Hochrhains nur in Gemeinschaftsarbeit zwischen Deutschland und der Schweiz möglich sei und daß sie den Ausbau der Kraftwerke zur Voraussetzung habe. Also trat ein Unterschied gegenüber dem ersten Bericht hervor, der auch Mitwirkung Österreichs vorgesehen hatte. Immerhin ist die Schiffbarmachung als das Hauptthema des zweiten Berichts zu betrachten.

Was Güterverkehr anbetrifft, gab er nun etwas konkretere Zahlen an. Nämlich sei der Hochrheinverkehr auf Grund von Berechnungen für die Schweiz von 1945, Deutschland und Österreich von 1930 mit einem Bergverkehr von 3 Mill. und einem Talverkehr von 0,5 Mill. t anzunehmen. Der Bodensee weise in normalen Jahren allein einen Schiffsverkehr in Kies, Sand und Steinen von etwa 300 000 t auf. Die Ersparnisse an Frachten durch den Schiffsverkehr wurden 1945 für die Schweiz (Basis 1938) auf 6 685 000 sfr berechnet, während 1930 für die deutsche und österreichische Seite die Frachtersparnisse auf 5 Mill. geschätzt wurden. Der indirekte Nutzen der Hochrheinwasserstraße durch Befruchtung der wirtschaftlichen Kräfte des ganzen Einzugsgebiets wurde sehr erheblich angesehen.

Durch die angeführten Zahlen ist aber ein Ungleichgewicht zwischen Berg- und Talverkehr nicht zu verleugnen. Dieses Problem hätte auf die Wirtschaftlichkeit des Hochrhinausbaus eine negative Wirkung ausüben können, was der Bericht jedoch nicht erläutern wollte.

Nun befaßte sich der Bericht mit dem Kostenproblem. Was den Kraftwerksausbau anbetrifft, wurde darauf hingewiesen, daß er Sache der privaten Elektrizitätsgesellschaften sei. Die Kosten für den Ausbau der noch ausstehenden Werke unter Einschluß des Neubaus von Rheinfelden, aber unter Ausschluß des rein schweizerischen Schaffhausen, wurden auf ca. 553 Mill. sfr (Basis 1938: 110-140% Zuschlag) geschätzt. Da aber Birsfelden, über dessen baldige Inangriffnahme dieser Tage eine Einigung

5) RWWA 1-889-1. Die zweite Abhandlung betitelte sich genau wie die erste und datierte sich vom 22. Juli.

erzielt würde, und Rheinfeldern fast ausschließlich mit schweizer Kapital gebaut werden dürfte, entfalle für Säckingen, Koblenz-Kadelberg und Rheinau auf Deutschland ein Baubetrag von etwa 150–160 Mill. sfr.

Was noch die Kosten der Schiffbarmachung des Hochrheins anbetrifft, führte der Bericht aus, daß sie im *Entwurf für den Ausbau der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee* vom eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft (Bern) mit dem Stichtag vom 1. 9. 1939 für den Großbau (Schleusegröße 130×12 m) auf 145 902 000 sfr, für den Kleinausbau (Schleusegröße 75×9 m) auf 114 062 500 sfr berechnet wurden (die angegebenen Zahlen stimmen mit denjenigen im ersten Bericht nicht ganz überein). 1945 wurden schweizerseits die Kosten mit einem Teuerungszuschlag von 70% für den ersteren auf 248 Mill. sfr, zu den letzteren auf 193,9 Mill. sfr berechnet. Die Kosten müßten etwa hälftig von Deutschland und der Schweiz, abzüglich der österreichischen, aufgebracht werden. Nach Ansicht der Schifffahrtsgutachten und der Verbände für Schiffbarmachung des Hochrheins, so führte der Bericht aus, komme nur ein Großausbau in Frage, nachdem Schlepper und Kahn für lange Strecken und lange Lade- und Löscheziten die rentabelste Schiffsart darstellen. Auch die Projektierung der transhelvetischen Wasserstraße (Rhein-Rhône über die Schweizer Seen) gehe von einem Großschleuseausbau im Hochrhein aus, und eine Schleusegröße von 180×12 m würde für Birlsfelden in Aussicht genommen.

Ferner erläuterte der Bericht die Stellungnahme der Schweiz zum Hochrhenausbau. Bundesrat Petitpierre soll am 29. 5. 1949 auf eine Anfrage in der ständertischen Kommission für auswärtige Angelegenheiten wie folgt geantwortet haben:

„Die Einstellung der schweizerischen Behörden ist mit dem schweizerischen Staatsvertrag von III 1949 über die Rheinregulierung gegeben, laut welchem sich die Schweiz verpflichtet hat, den Ausbau des Rheins von Basel bis zum Bodensee zu begünstigen. Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft (Bern) hat der Hochrheinregulierung seit vielen Jahren das vollste Interesse und weitgehendste Unterstützung angedeihen lassen. Die Grundlagen für den Ausbau stammen größtenteils von dieser Stelle. Regierungspräsident, Dr. Zschokke, Basel-Stadt, erklärte am 8. 5. 1949, daß der Rheinschiffahrt zum Bodensee von Seiten Basels nicht in den Weg getreten werde.“

Auch Reg. Rat Wenk, Leiter der Schifffahrtsdirektion des Kantons Basel-Stadt, soll am 2. 7. 1949 erklärt haben:

„Basel wird sich einer Weiterführung der Rheinschiffahrt nicht versagen, wenn diese wirtschaftlich begünstigt ist“.

Es sei dabei nicht zu verkennen, so führte der Bericht aus, daß Basel an sich gerne möglichst lange Endpunkt der Schifffahrt bleiben möchte und daß es einflußreiche Kreise in der Schweiz, wie z.B. die schlechtrentierende SBB gebe, die gegen die baldige Schiffbarmachung des Hochrheins eingestellt seien.

Zusätzlich gab Stromeyer noch mündlich in Bezug auf den Ausbau der Kraftwerke am Hochrhein bekannt, daß im Einvernehmen mit Frankreich Anträge auf Alimentie-

rung des Kraftwerksausbaus gestellt worden seien. Von Seiten der Militärregierung werde das Hoahrheinprojekt unterstützt. Auf die Intervention Frankreichs werde die Schleuse Birlsfelden größer gebaut als vorgesehen. Das Kraftwerk Birlsfelden werde noch im Herbst 1949 in Angriff genommen. Stromeyer hob nochmals hervor, daß die Kosten für den Ausbau des Hoahrheins verhältnismäßig niedrig seien. Er stellte jedoch nicht fest, ob die Schiffbarmachung für sich rentabel wäre.

Auf die beiden Berichte hin können wir nun am Kriterium der Internationalität des Hoahrheinausbaus wie folgt zusammenfassen. Erstens sei der Hoahrhein keineswegs nur als eine zu verlängernde schiffbare Strecke des Rheins bis zum Bodensee, sondern auch als eine verbindende Teilstrecke der transeuropäischen Wasserwege Rhein-Bodensee-Donau und Rhein-Genfersee-Rhône zu betrachten. Zweitens würden das Rheinmündungsgebiet und das Hoahrhein- und Bodenseegebiet durch die Rheinachse direkt verbunden. Drittens sei der Hoahrheinausbau erst durch Zusammenarbeit Deutschlands und der Schweiz, eventuell auch Österreichs, möglich. Viertens könne der erzeugte Strom an die Anliegerstaaten zugeliefert werden, um das Netz der kontinentalen Elektrizitätsversorgung zu erweitern und zu ergänzen. Der erste Punkt dürfte wohl nur als ein vages Konzept betrachtet werden, dessen technische und wirtschaftliche Möglichkeiten in den Berichten gar nicht erwähnt wurden. In der Hinsicht des zweiten Punkts blieb die Wirtschaftlichkeit der gesamten Unternehmung noch zweifelhaft, da ein großes Ungleichgewicht des Berg- und Talverkehrs unverkennbar war. Der dritte Punkt könnte sich kaum als eine positive Argumentation behaupten, da es sich dabei nicht um ein internationales Gut, sondern um eine internationale Last handelte. Also ist nur der letzte Punkt als eine plausible Anführung zu bewerten. Nun wollen wir sehen, wieweit diese Problematik anschließend diskutiert wurde.

c) Diskussion

Die Bemerkungen der Diskussionsteilnehmer können wie folgt zusammengefaßt werden.

Schöller interessierte sich nur für den Kraftwerksausbau und zeigte der Schiffbarmachung totale Passivität oder sogar eine negative Aussicht. Zwar stimmte er mit der Behauptung der Berichte überein, daß der Hoahrhein die wirtschaftlichste Wasserkraft Europas sei, obwohl er die Kosten etwas höher als im Bericht angegeben schätzte, etwa bei 200 Mill. DM. Er äußerte sich jedoch, daß es nicht zutreffe, daß die Kraftwerke den Ausbau der Schifffahrtsstraße mittragen könnten. Er machte darauf aufmerksam, daß nunmehr an den Ausbau der im Vergleich zu den bereits gebauten unwirtschaftlichen Kraftwerke gegangen werden müsse, wenn auch die Kosten dieser „unwirtschaftlichen“ Wasserkraft im Vergleich zu den Kosten für den Bau von Wasserkraften in anderen Gegenden allerdings weit geringer seien. Dann bemerkte er noch, daß zunächst Interessenten gefunden werden. Am Kraftwerk Säckingen beispielsweise seien das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk, das Badenwerk und die Schweiz interessiert. Ferner wies er darauf hin, daß die Konsumenten des Stroms

in Nord-Süd-Richtung zu suchen seien und daß die Verbindung zur Dampfkraft unbedingt nötig sei. Daraus ergab sich, daß Schöller für die Problematik des Kraftwerksausbaus am Hochrhein vor allem von der Erwartung ausging, die Knappheit der Elektrizitätsversorgung im niederrheinischen Industriegebiet mit dem Zusatz aus dem Süden zu decken. Er versicherte, daß keine Schwierigkeiten von Seiten der Stromverwendung entstehen könnten, wenn das RWE beteiligt würde. Außerdem bemerkte er, daß es verhältnismäßig leicht sei, die Hochrheinwerke in die Finanzierung einzubauen. Die Stromabnehmer müßten die Träger des Unternehmens sein und sich verpflichten, die vollen Kosten mit der üblichen Verzinsung auf sich zu nehmen.

Gegenüber Schöller war für *Nagel* wesentlich von der Schiffbarmachung die Rede. Zwar wies er darauf hin, daß die Schweizer in der Finanzierungsfrage noch ein spezielles Problem sehen. Er stellte jedoch fest, daß die gesamte Rheinschifffahrt an der Durchführung des Hochrheinprojekts interessiert sei. Der Ausbau bis Waldshut sei sogar schon möglich, wenn das Werk Rheinfelden umgebaut werde. Die Unterbringung der Energiekraft sei eine rein deutsche und schweizerische Frage. Auch seines Erachtens seien da keine Schwierigkeiten zu befürchten.

Von Poll empfahl vom etwas taktischen Gesichtspunkt aus, das Projekt Hochrhinausbau auf die Rotterdamer Tagung zu setzen, ohne besonderen Hinweis darauf, daß das Projekt unumstritten sei. Aus der Anführung einer solchen Begründung könnten sich für die internationale Behandlung der übrigen Projekte Nachteile ergeben.

Von Oppenheim ging vom Standpunkt eines Finanziers aus und bestätigte, daß das Hochrheinprojekt finanziell am besten durchzuführen sei. Es ist jedoch zu beachten, daß er dabei die beiden Komponenten des Hochrhinausbaus nicht getrennt behandelte. Daher bleibt es unklar, ob er die Schiffbarmachung des Hochrheins für sich für rentabel hielt.

Most diskutierte am längsten und ging dabei explizite vom taktischen Gesichtspunkt aus. Also hielt er es aus taktischen Gründen für gut, daß die Wahl auf das Hochrheinprojekt gefallen sei (Seine Aussage verriet, daß dem Hochrhinausbau de facto vor der dritten Tagung schon die erste Priorität gewährt worden war), wenn auch er allerdings glaube, daß man die Wirtschaftlichkeit des Projekts noch knapp konkretisieren müsse, um für alle Fragen gerüstet zu sein. Seines Erachtens müßten aber die folgenden Fragen noch besonders geklärt werden: ① Welche mittelbare und unmittelbare finanzielle Beziehung könne zwischen der Krafterzeugung am Hochrhein und dem Ausbau des Hochrheins als Schifffahrtsstraße hergestellt werden? ② Wie sei die juristische Form der Krafterzeugungsstätte? ③ Wie solle die Art der Finanzierung der Großschifffahrtsstraße sein, wenn das Projekt zum Zuge komme? ④ Weiter müsse man auch prüfen, wie es mit dem Interesse Frankreichs stehe. Im übrigen denke man bei einer Durchführung des Projekts nicht nur ans Bodenseegebiet, sondern auch an eine Belebung des übrigen Rheingebiets. Den Ausführungen Stromeyers beistimmend erklärte er, daß eine neue europäische Verkehrszentrale bei Fortführung der Großschifffahrtsstraße des Rheins zum Bodensee entstehe, von der aus auch mit anderen

Verkehrsmitteln neue Ausstrahlungen des europäischen Verkehrs erfolgen würden. Dieser Gesichtspunkt müsse in Rotterdam stark unterstrichen werden. Es ist aber hier noch nicht festzustellen, ob Most diese Perspektive aufrichtig als die zu geltende Zielsetzung des Hochrheinprojekts oder nur als taktische Aussage anführte. Der Auffassung, daß der Ausbau des Hochrheins durch Mittel der Uferstaaten erfolgen solle, stellte er die kritische Bemerkung gegenüber, daß unter solchen Voraussetzungen das Projekt noch lange nicht durchführbar sei. Dazu sei die deutsche Volkswirtschaft so schwach, daß die Durchführung von der amerikanischen Kapitalhilfe abhängig sei. Dabei ergebe sich die Frage, wie das gemacht werden könne. Er schlug vor, sich nach Möglichkeit die vorhandene Verträge im Wortlaut zu beschaffen und neue Verträge nach Möglichkeit nicht auf staatlicher, sondern auf wirtschaftlicher Grundlage abzuschließen.

Auf verschiedene Bemerkungen antwortend, äußerte sich *Greiß*. Er sei ebenfalls der Ansicht, daß die von Most gestellten gründlichen Fragen auf der Rotterdamer Tagung akut sein würden, daß die Verhandlungen in Rotterdam wohl am besten anhand der bestehenden Verträge geführt würden und daß mehr denn je hier vor allem die Frage des Geldzuflusses zu prüfen sei. In der Finanzierungsfrage war auch *Greiß* vorsichtig, indem er bemerkte, daß dieses Problem nicht auf einmal gelöst werden könne. Was die Schiffbarmachung am Hochrhein anbetrifft, sei er überzeugt, daß die Niederlande und Frankreich zweifellos daran interessiert seien. Außerdem sei er auch der Meinung, daß keine ausführliche Argumentierung beim Rotterdamer Gespräch erforderlich sei. Man habe das Hochrheinprojekt für die Tagesordnung ausgewählt, weil es wirtschaftlich am leichtesten durchzuführen sei. Es ist wirklich auffällig, daß *Greiß* sich ausdrückte, als ob der Hochrhinausbau als das Rotterdamer Thema schon festgesetzt worden wäre, obwohl das Rhein-Main-Donau-Projekt noch nicht diskutiert wurde.

Stromeyer, der einzige Diskussionsteilnehmer aus den süddeutschen Kammern, antwortete und bemerkte, daß die Transferfrage natürlich geregelt werden müsse und daß mit der Schweiz wohl demnächst ein Abkommen getroffen werde. Als Schweizerkenner war er jedoch hinsichtlich der Einstellung der Schweizer keineswegs optimistisch, da die Schweizer ohne Verzinsungsmöglichkeit wohl keine große Summe für den Ausbau geben würden. Überdies machte *Stromeyer* darauf aufmerksam, daß in der Schweiz, besonders in Basel, auch gewisse hemmende Momente vorhanden seien. Der Direktor für Schifffahrt habe aber erklärt, daß keine Einwendungen schweizerseits gemacht werden. Das Amt für Wasserstraßen in Bern gewähre gute Unterstützung. Die Verhältnisse seien bald spruchreif. *Stromeyer* glaube, daß die Schweizer Delegation in Rotterdam dem Ausbau des Hochrheins beistimme. Zur Finanzierungsfrage bemerkte er noch, daß bisher die Auffassung bestanden habe, daß die Uferstaaten die Mittel aufbringen, ähnlich wie beim Oberrhein. Er gestand aber zu, daß man über die Rentabilität von Schifffahrtsstraßen doch schlecht im voraus konkrete Angaben machen könne. Also hielt sogar *Stromeyer* die Wirtschaftlichkeit der Schiffbarmachung des

Hochrheins noch für offen. Daher wollte er eine solche problematische Aussicht der Schiffbarmachung wohl durch Anführung verschiedener Möglichkeiten ausgleichen, daß vom Bodensee weitere Schifffahrt ausgehen könne, da je mehr Wasserstraßen ausgebaut würden, um so mehr ein Projekt das andere fördere und zwar keine Konkurrenz mit anderen Projekten, beispielsweise mit dem Projekt Ulm-Bodensee, beim Hochrheinprojekt bestehe. Stromeyer wies noch darauf hin, daß der Hochrhinausbau auch eine Förderung für die Donauschifffahrt bedeute.

Im allgemeinen ist es beachtenswert, daß die Teilnehmer aus den niederrheinischen Kammern hauptsächlich aktiv diskutierten. Dabei gingen die meisten Sprecher von der Einsicht aus, daß die Krafterzeugung und die Schiffbarmachung nicht zu trennen seien. Schöller wollte aber die Sache ausschließlich vom energiewirtschaftlichen Gesichtspunkt aus behandeln, wodurch er eventuell am akutesten das Interesse der niederrheinischen Kammern hätte vertreten können. Was die internationale Bedeutung des Hochrhinausbaus anbetrifft, stimmten die Ansichten der anderen Diskussionsteilnehmer nicht ganz miteinander überein. Nagel hielt den Hochrhinausbau erst für international, soweit die gesamte Rheinschifffahrt an der Durchführung der Schiffbarmachung auf der Hochrheinstrecke interessiert sei. Most fand die internationale Bedeutung nur darin, daß beim Hochrhinausbau davon die Rede sei, das ganze Rheingebiet zu beleben und eine neue europäische Verkehrszentrale zu schaffen. Auch über die Wirtschaftlichkeit des Projekts waren die Meinungen recht unterschiedlich. Zwar gab es keine negative Aussicht über die Wirtschaftlichkeit des Kraftwerksausbaus. Demgegenüber gab es keine positive Aussicht über diejenige der Schiffbarmachung. Sogar Stromeyer, der eigentlich Verteidiger für das Projekt sein sollte, wollte seine Skepsis daran nicht verhüllen. Daraus ergibt sich nun ein gewisser Widerspruch zwischen Internationalität und Wirtschaftlichkeit des Hochrheinprojekts. Internationale Bedeutung war wesentlich auf der verkehrswirtschaftlichen Seite zu erkennen, Wirtschaftlichkeit jedoch eher auf der energiewirtschaftlichen Seite. Daher kam es wohl zu nüchterner Einsicht von Most, der nur aus taktischen Gründen dem Hochrheinprojekt die erste Priorität geben wollte.

Nicht zuletzt ist auch noch zu beachten, daß die Vertreter der Frankfurter Kammer nicht an der Diskussion teilnehmen wollten. Durch diese Passivität müssen sie ihre Einwendung gegen programmierte Auswahl des Hochrheinprojekts erhoben haben.

2) Rhein-Main-Donau-Projekt

a) Der erste Bericht⁶⁾

Nun befaßte man sich mit dem zweiten Thema, dem Ausbau der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße. Wie die Kammer Konstanz für den Hochrhinausbau hatte auch die Kammer Frankfurt sowohl zur Kölner Sitzung, als auch zur Frankfurter Sitzung je einen Untersuchungsbericht vorgelegt. Daher sei hier zunächst die Aus-

6) RWWA 1-889-1. Die erste Abhandlung betitelte sich „Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau als europäische Aufgabe.“

führungen der beiden Berichte zu prüfen, um zu klären, wie und wieweit sie Überlegenheit dieses Projekts gegenüber dem Hochrheinausbau argumentieren konnten.

Der erste Bericht begann damit, das besondere Interesse der Besatzungsmächte und Westmächte an der Sicherung der deutschen Donauschiffahrtsrechte anzuführen, das auf die Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung als das wichtigste europäische verkehrswirtschaftliche Problem hinwies. Dann führte er aus:

„Die gesamten Anliegerstaaten: die Niederlande, Belgien, Frankreich, Österreich, die Schweiz, die Tschechoslowakai, Ungarn, Jugoslawien, Bulgarien und Rumänien, sind im regionalen Gütertausch ebenfalls an der Projektverwirklichung interessiert, die Verbesserung der Standortverhältnisse bringt und bei der Bevölkerungsdichte neue Ansiedlungsmöglichkeiten für Industrie, Handel und Handwerk ergibt. Die billige Wasserkraft, speziell für Massengüter, wirkt der unerwünschten Zusammenballung der Industrie an einzelnen Orten entgegen und ermöglicht weitgehende Dezentralisation bei wirtschaftlicher Auflockerung“.

Hier scheint sich ein lebendiges Interesse an der wirtschaftlichen Verflechtung der südosteuropäischen Länder durch die Großschiffahrtsachse ausgedrückt zu haben und zwar fehlte Deutschland bei der Anführung der Anliegerstaaten. Solche Überbetonung der internationalen Bedeutung des Kanal-Projekts zieht vielmehr in Zweifel, ob es sich in der Tat nicht eher um industrielle Dezentralisation innerhalb Deutschlands handelte. Eventuell wäre es eines der Hauptziele des Kanalausbaus, neue industrielle Raumgestaltung entlang der Großschiffahrtsstraße anzustreben.

Nun befaßte sich der Bericht mit der energiewirtschaftlichen Frage. Dabei ist es bemerkenswert, daß der Kanalausbau hier als Voraussetzung für den Wasserkraftausbau galt, während es beim Hochrheinausbau genau umgekehrt war. Laut des Berichts entstand bereits auf der Strecke Passau-Regensburg das große Kachlet-Kraftwerk mit einer Jahresarbeit von 300 Mill. kWh. In Ausführung begriffen sind zwischen Würzburg und Bamberg 4 Kraftwerken mit etwa 16 Mill. kWh Jahresarbeit. Mit diesen 4 Kraftwerken zusammen seien am Main 13 Kraftwerke mit ca. 163 Mill. kWh Jahresarbeit vorgesehen und im Donauegebiet seien 29 Kraftwerke mit 1 300 Mill. kWh Jahresarbeit geplant. Bereits in Betrieb befindlich waren 16 Kraftwerke mit einer Jahresarbeit von rd. 600 Mill. kWh. Diese Kraftwerke brachten einen Zuschuß für den Kanalbau in Höhe von 24,4 Mill. Mark. Man schätze, daß die vorgesehenen Kraftwerke noch weitere 117 Mill. Mark erbringen, was etwa dem Bauaufwand für die Kanalstrecke Aschaffenburg/Würzburg entspräche.

Die im Jahre 1921 gestellte Aufgabe sah die Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg, die Schiffbarmachung der Donau von Passau bis zur Altmühlmündung und schließlich die Herstellung des Verbindungskanals Bamberg-Kelheim vor. Die eigentliche Kanallinie verläuft von Bamberg im Rignitztal über Forchheim, führt an Erlangen, Fürth und Nürnberg westlich vorbei, um ihren höchsten Punkt mit 406 m zu erreichen. Abwärts geht die Führung über Beilngries zum Altmühltal.

Tabelle 3 Wasserstraße und Wasserkraftwerke

Main-Donau-Wasserstraße	Abschnitte in Betrieb:	Bauzeit:	Strecke:	Strecken-km:	Stufen:
Gesamtlänge der Wasserstraße von Aschaffenburg bis zur Bundesgrenze bei Passau: 677 km	Main	1926-1939	Aschaffenburg-Würzburg	165	13
		1938-1962	Würzburg-Bamberg	132	14
	Main-Donau-Kanal	1960-1972	Bamberg-Nürnberg	72	7
		1971-1985	Nürnberg-Roth	22	2
	Donau	1972-1978	Kelheim-Regensburg	33	2
		1976-1985	Regensburg-Geisling	25	1
		1930-1969	Geisling-Vilshofen	103	Niedrigwasser- regulierung
		1922-1928	Vilshofen-Bundesgrenze	48	
		1952-1956			2
			gesamt	600	41
	Bauabschnitte:		Bauzustand:	Strecken-km:	Stufen:
	Main-Donau-Kanal Nürnberg-Kelheim		in Betrieb	22	2
			baulich fertig:	24	4
			im Bau:	31	3
			in Bauvorbereitung:	22	—
			gesamt	99	9
	zusätzlicher Donauausbau (Stauregelung im Auftrag des Bundes) Regensburg-Straubing		fertig:	30	1
			im Bau:	—	1
			in Bauvorbereitung	29	—
			gesamt	59	2
	Straubing-Vilshofen		in Vorbereitung	69	

Wasserkraftwerke der Rhein-Main-Donau AG und ihrer Tochtergesellschaften	Primärerzeugung	Anzahl	Ausbauleistung MW*	Regelarbeits- vermögen GWh*	
	Main (Kleinostheim-Bamberg)	29	101,1	575,4	in Betrieb
	Regnitz (Forchheim-Hausen)	2	4,7	23,3	in Betrieb
	Donau (Kelheim-Jochenstein)	5	158,0**)	994,5**)	in Betrieb
	Donau (Ulm-Ingolstadt)	14	169,6	1011,7	in Betrieb
	Lech (Ellgau-Feldheim)	4	42,0	222,0	in Betrieb
	gesamt	54	475,4	2826,9	
	Altmühl (Dietfurt)	1	0,6	3,3	geplant
	Donau (Ingolstadt-Neustadt)	2	46,4	280,0	geplant
	Donau (Straubing)	1	19,5	135,0	geplant
	gesamt	4	66,5	418,3	
	Donau (Straubing-Vilshofen)	3	—	—	in Vorplanung
	Sekundärerzeugung	Anzahl	Energiepaß- leistung MW	Energieinhalt des Oberbeckens	
	Pumpspeicherwerk Langenprozelten/Main	1	164	1,0	in Betrieb
	Pumpspeicherwerk Riedl/Donau	1	700	4,1	geplant

Quelle: Material der RMD *) 1 MW=1000 kW 1 GWh=1 Mio kWh **) ohne österreichischen Anteil am Jochensteinwerk Stand: Frühjahr 1988

Die Großschiffahrtsstraße war für Kähne bis zu 1 500 t geplant mit einer Mindestwassertiefe von 2,50 m in den Flußstrecken und einer Fahrwassertiefe des Kanals in der Mitte von 3,75 m. Durch den zweiten Weltkrieg wurde die Möglichkeit, den Bau in einem Jahrzehnt bei Finanzierung aus öffentlichen Mitteln zu beenden, zerschlagen. Neben der Rhein-Main-Donau AG in München,⁷⁾ die mit der Projektierung und Bauführung beauftragt ist, wurde Anfang 1949 der Verein zur Wahrung der Main-Donau Interessen in Regensburg reaktiviert, der als verkehrspolitisches Organ die Verbindung mit der Wirtschaft, den Verwaltungsbehörden und der Schifffahrt auf breiter Basis übernommen hat und im Ausbau der Wasserstraßen seine Hauptaufgabe sah. Der Bericht erwartete, daß die Großschiffahrtsstraße beim intensiven Ausbau etwa im Jahre 1955 fertiggestellt sein sollte. Um einen kurzen Überblick über die wirkliche Entwicklung und den jüngsten Stand der Main-Donau-Wasserstraße zu gewinnen, ist die Tabelle 3 zu vergleichen.

Nun erläuterte der Bericht die internationale Bedeutung des Großschiffahrtswegs. Er argumentierte nicht nur, daß der die gegenseitige Abhängigkeit zwischen dem industrialisierten Westeuropa und dem landwirtschaftlichen Südosteuropa fördern würde, sondern auch daß die im Zuge der Industrialisierung entstehenden Fertigprodukte dazu beitragen würden, um die in der Richtung Rheinmündungshäfen neuankommenden Gütermassen zu einer starken Belebung des bisher güterschwachen Talverkehrs zu führen, wodurch im besonderen Maße die Rentabilitätsrechnung der Schifffahrtskreise maßgeblich beeinflußt würde und eine rationelle Betriebsführung zu einer ökonomischen Tarifpolitik überleiten würde. Also sei es hier als kontrastierend zu betrachten, daß der Frankfurter Bericht sich nicht um die Gunst der schweizerischen, wie die Konstanzer Berichte, sondern um diejenige der Beneluxstaaten bemüht zu haben scheint. Nämlich unterstrich er den zu erwartenden Vorteil auch für die Rheinmündungshäfen:

„Den stärksten Gewinn könnten die Kanal-Häfen Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam als der Kopf der neuen großen Schifffahrtsstraße ziehen. Man darf ohne Übertreibung aussprechen, daß ein hoher Prozentsatz des Talverkehrs, der mit 50% gewiß nicht zu hoch veranschlagt ist, über die Beneluxhäfen zur Verfrachtung gelangen wird, da Reisedauer und günstige Anschlüsse geradezu die Inanspruchnahme fordern. Preislich gesehen wird zu Gunsten der Rheinmündungshäfen ein bedeutender Teil der bisher über die Mittelmeerhäfen, ja teilweise über Schwarze-Meer-Häfen laufenden Transporte, über die Kanalhäfen abgezogen werden. . . . Das mag auch für die Transporte zutreffen, die aus dem bayrischen Raume—bisher dem wesentlich kürzeren Bahnweg über den Brenner folgend—den Weg nach Triest und

7) Für Näheres über die Rhein-Main-Donau AG (RMD) siehe folgende Broschüren: RMD, *Geschäftsbericht 1987* und Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, *Informationen zum Main-Donau-Kanal*, 1987. Die Hauptaktionäre der RMD sind nun der Bund (64,5%) und Bayern (33%). Der Verfasser dankt der RMD, die ihm teures Firmenmaterial zur Verfügung gestellt hat.

Genua gefunden haben. Gestreift werden mag die Bedeutung des neuen Schifffsweges für die bayrische Wirtschaft, die—industriell gesehen—einen wesentlichen Impuls erfahren wird. Die Leistungsfähigkeit des gesamtdeutschen Verkehrsapparates durch die bergwärts nach Bayern gehenden Massentransporte kann optimistisch beurteilt werden. Im Verkehr Bayern-Österreich sind günstige Aussichten gegeben, da durch den Ausnahmetarif 6 DU 1 Ruhrkohlentransporte über Regensburg nach Linz ablaufen; auch konnten zusätzlich Stückguttransporte in der Durchfuhr durch Deutschland nach Österreich gewonnen werden. In der Gegenrichtung Linz-Regensburg haben bereits überseeische Roheisentransporte in starkem Maße eingesetzt⁸⁾.

Also ging man nicht nur vom zu erwartenden Nutzen für Beneluxländer, sondern auch von demjenigen für Bayern-Österreich aus. Regionalpolitisches Anliegen drückt sich hier wesentlich stärker als beim Projekt des Hochrheinausbaus aus.

Was nun die Finanzierung anbetrifft, wies der Bericht eher auf die Möglichkeit der Selbstfinanzierung hin. Die deutsche Wirtschaft werde im eigenen Interesse für den Aufwand an Baukosten mit einzustehen haben, wobei ein besonderer Kostenaufwand für die Hauptstraße des Kanals selbst zu erwarten sei. Wieweit ausländische Gelder flüssig gemacht werden können, sei noch ungewiß, weshalb die Rhein-Main-Donau AG zunächst den deutschen Kapitalmarkt mit etwa 25 Mill. DM in Anspruch nehmen. Solche Hinweise auf Selbstfinanzierung hätte aber die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit selbst relativiert. Der Bericht war über die Rentabilität des Ausbaus der Großschiffahrtsstraße so optimistisch, daß er die Fertigstellung der Unternehmung schon im Jahre 1955 vorsah.⁹⁾

Zuletzt kam der Bericht noch zur Bedeutung der Stadt Frankfurt a.M., der eine besondere Aufgabe als Ausgangs- und Endpunkt der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße, also als Verbindungspunkt des Rhein- und Donauverkehrs zugeteilt werde. Die Stadt werde sich im Rahmen der Hafenplanung hinsichtlich der Umschlagseinrichtungen und Lagerhäuser auf die künftige Entwicklung einzurichten haben. Es ist verständlich, daß die Stadt Frankfurt, die eben verfehlt hatte, zum vorläufigen Regierungssitz der neugeborenen Bundesrepublik gewählt zu werden, nun eine Metropole des mitteleuropäischen Binnenschiffahrtsnetz anstreben wollte, indem sie sich die Möglichkeit verschaffen könnte, durch den Ausbau des Main-Donau-Verbindungskanals den Hauptgüterstrom eventuell von der Rheinachse zur Rhein-Main-Achse zu biegen. Wenn der Hochrheinausbau aber bevorzugt würde, würde der Main dann immer ein Nebenfluß, also eine güterschwache Nebenstrecke des Binnenwasserstraßennetzes bleiben. Daher ist es kein Wunder, daß der Frankfurter Bericht die Aussicht des Gleichgewichts zwischen dem Berg- und Talverkehr bei der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße im Gegensatz zum schon diskutierten talverkehrsschwachen

8) Der Main-Donau-Kanal wird nach den derzeitigen Planungen bis zum Jahresende 1992 durchgehend befahrbar sein. Vgl. RMD, *Geschäftsbericht 1987*, S. 13.

Hochrhein demonstrieren wollte.

b) Der zweite Bericht⁹⁾

Der ergänzende Bericht, der von der Kammer Frankfurt am 27. 7. 1949 vorgelegt worden war, konzentrierte sich auf die Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsfrage. Im Gegensatz zum ersten Bericht war der zweite darüber nicht mehr so optimistisch, indem der letztere ausführte, daß die beabsichtigte Fertigstellung des Projekts bis 1958 (Vgl. 1955 im ersteren) ohne ausländische Mitarbeit und finanzielle Mitbeteiligung nicht leicht realisierbar sein würde. Wohl wollte man nun eine pessimistische Aussicht und bahnbrechende Bedeutung des Kanalausbaus mit Absicht kontrastieren. Nämlich erörterte der zweite Bericht die Perspektive mitteleuropäischer Arbeitsteilung wesentlich ausführlicher als der erste:

„Nicht nur Anschluß Österreichs und Bayerns an Westdeutschland erfährt eine bedeutsame Förderung, sondern auch die handelspolitische Entwicklung wird wieder in der Richtung verlaufen, daß osteuropäische Agrarprodukte und Holz, Tabak, Bauxit und Mineralien durch das Kanalsystem nach Westeuropa fließen werden, wodurch auch der Rheintalverkehr eine wesentliche Stärkerung erfährt. Auf der anderen Seite werden industrielle Fertigprodukte wie Maschinen, Düngemittel usw. nach Osteuropa versandt werden können. Die große Schifffahrtsstraße bedeutet eine Erweiterung des Hinterlandes der Kanalhäfen, eine Erhöhung des Warenaustausches mit Frankreich und der Schweiz und die wirtschaftliche Verbindung der Donaustaaten mit Westeuropa. Für die Eisenversorgung sei auf die großen Eisenerzlager im bayrischen Jura hingewiesen, die der Kanal zwischen Bamberg und Regensburg in ihrer ganzen Länge ausschneidet und Abbaumöglichkeiten schafft. Fördernd würde die Binnenschifffahrtsstraße für die Stein- und Erzeindustrie sein, wobei an die Vorkommen von Basalt, Granat, Quarz, Flußspat und Schiefer zu denken ist.“

Es ist zu beachten, daß in dieser Perspektive von einer Möglichkeit des Talverkehrs der zu erwartenden industriellen Produkte aus Südosteuropa nicht mehr die Rede ist, was doch im ersten Bericht der Fall war. Eine um so ernstere Färbung wurde der Erwähnung der regionpolitischen Aussicht gegeben, ja sogar etwas herausfordernd klangen die Worte, wenn die übermächtige Konzentration der Industrien ins Ruhrgebiet kritisch erwähnt wurde:

„Bevölkerungspolitisch wird der Kanal den in der amerikanischen Zone eingewanderten rd. 2,5 Mill. Menschen Beschäftigungsmöglichkeiten bieten, weil er zur Schaffung günstiger Standortverhältnisse industriefördernd wirkt, wobei an Exportindustriestämme zu denken ist. Die Industrieansiedlung vermeidet dabei durch die lange Schifffahrtsstraße eine konzentrierte Ansied-

9) RWWA 1-889-2. Der zweite Abhandlung betitelt sich „Die Wirtschaftlichkeit des Rhein-Main-Donau-Kanals und seine Finanzierung“.

lung wie im Ruhrgebiet. Eine Dezentralisation aller Anlagen weicht allen Nachteilen großer Industriezusammenballungen aus. Der Bau der Großschiffahrtsstraße bedeutet aber selbst eine anhaltende Bekämpfung der Arbeitslosigkeit. Es ist damit zu rechnen, daß jährlich 26 000 Mann unmittelbar und 30 000 Mann in beteiligten Industriezweigen mittelbar Beschäftigung finden. Die günstigen Auswirkungen des Kanals für die Meliorationen, für Verbesserung des Klimas und der Fischerei seien nur am Rande erwähnt."

Nun ist es wohl festzustellen, daß das Interesse des zweiten Berichts vor allem darin lag, die Rhein-Main-Donau-Verbindung als den entscheidenden Ansatz für die industrielle Raumgestaltung in Franken zu betrachten. Um so mehr aber hätte sich das Projekt der internationalen Bedeutung entzogen. Auf der anderen Seite ist es auch nicht zu übersehen, daß man sich mit diesem Projekt das Ziel setzte, den wirtschaftlichen Anschluß nicht nur Österreichs, sondern auch Bayerns an den nordwestlichen Raum Deutschlands endgültig zu verwirklichen, was schon darauf hinweist, daß regionale Divergenz der Wirtschaftsstruktur sogar innerhalb des westlichen Deutschlands immer noch erhalten blieb. Was noch Österreich anbetrifft, war es aber nicht übereilig, in der damaligen Situation die Notwendigkeit des Anschlusses von Österreich an Westdeutschland, wenn auch nur wirtschaftlich, mit solcher Aufrichtigkeit zu behaupten? Internationale Bedeutung der Förderung der wirtschaftlichen gegenseitigen Abhängigkeit mit Österreich propagieren zu wollen, hätte damals, im Vergleich mit der Schweiz, ein Schwert mit zwei Schneiden sein können. Immerhin könnte die Integration der Main-Donau-Gebiete durch die Großschiffahrtsstraße unter Umständen die schon bestehende und noch zu erwartende Verflechtung des Nieder- und Mittelrheingebiets und des Ober- und Hochrheingebiets abschneiden. Unverkennbar tritt nun das antagonistische Verhältnis der beiden Projekte: des Hochrheinausbaus und des Ausbaus der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße, zu Tage.

Der Bericht erläuterte noch kurz die Aussicht der Verkehrsleistung des Kanals. Im idealen Höchstfalle werde die Leistungsfähigkeit des Kanals bei einer jährlichen Betriebszeit von 240 Tagen bei 20,7 Mill. t liegen. Dabei nehme man an, daß der Verkehr in den beiden Richtungen etwa ausgeglichen sein werde.

Dann befaßte sich der Bericht mit der Finanzierungsfrage. Die privatwirtschaftliche Form des Unternehmens biete Gewähr der Beweglichkeit und Initiative, was mit Rücksicht auf Anleihe-Finanzierungen von Wichtigkeit sei. Zwar werde die Schiffahrtsstraße durch die Rhein-Main-Donau AG erstellt. Die fertigen Anlagen aber gehen, soweit sie der Schifffahrt dienen, sofort in den Besitz des Staats über. Dagegen bleiben die an den fertigen Strecken gleichzeitig errichteten Wasserkraftwerke bis zum Konzessionsende im Besitz der Gesellschaft, die sie auch betreibt. Schifffahrtsanlagen und Kraftwerke werden nach einheitlichem Plan als zusammenhängende Bauwerke ausgeführt. Die Kosten des Gesamtprojekts und die Leistungen sind in der Tabelle 4 und Tabelle 5 gezeigt.

Tabelle 4 Baukosten und Energieerzeugung der Großschiffahrtsstraße Rhein–Main–Donau

Kosten aufgewendet ¹⁾ Mill. M			Kosten aufzuwenden ²⁾ Mill. M			Kosten insgesamt Mill. M			Jahresarbeit Mill. kWh			Bemerkungen	
Wasser- straße	Kraft- werke	Zu- sammen	Wasser- straße	Kraft- werke	Zu- sammen	Wasser- straße	Kraft- werke	Zu- sammen	jetzt	später	Zusammen		
Baustrecke Aschaffenburg–Würzburg													
89,7	38,3	128,0	—	—	—	89,7	38,3	128,0	285	—	285	14 Kraftwerke in Betrieb in Betrieb	
Baustrecke Würzburg–Bamberg													
19,5	2,5	21,8	263,5	32,9	296,2	282,8	35,2	318,0	20	160	180	1 Kraftwerk in Betrieb 13 Kraftwerke geplant	
Baustrecke Bamberg–Kelheim													
20,0	—	20,0	900,0	—	900,0	920,0	—	920,0	—	17	17	3 Kraftwerke an der Altmühle geplant	
Baustrecke Kelheim–Regensburg													
5,5	0,3	5,8	112,1	15,3	127,4	117,6	15,6	133,2	—	109	109	3 Kraftwerke geplant	
Baustrecke Regensburg–Landesgrenze													
40,2	21,3	61,5	20,0	—	20,0	60,2	21,3	81,5	275	—	275	1 Kraftwerke Kachlet in Betrieb	
Lechzubringer													
—	—	—	100,0	39,1	139,1	100,1	39,1	139,1	—	164	164	2 Kraftwerke geplant	
Summe													
174,9	62,2	237,1	1395,4	87,3	1482,7 ³⁾	1570,3	149,5	1719,8	580	450	1030	16 Kraftwerke in Betrieb 22 Kraftwerke geplant ⁴⁾	

1) Preisbasis 1922–1941 2) Preisbasis 1939 3) 2521 Mill. M bei Preisbasis 1947 (=70% mehr als Preisbasis 1939) 4) Wie in der originellen Tabelle gezeigt.

Was die Abnahme des erzeugten Stroms anbetrifft, wies der Bericht auf drei Elemente hin. Nämlich ① völlig unzureichender Kraftwerksausbau seit 1936, ② Anfall der Stromlieferung aus der Ostzone mit rd. 1 Mrd. kWh jährlich und ③ Zunahme der Bevölkerung in Bayern von 7 auf 9,3 Mill. Im Jahr 1944 betrug die Gesamterzeugung an Elektrizität in Bayern 4 565 Mill. kWh, wovon die Werke der Rhein-Main-Donau AG, als einem der größten Elektrizitätsunternehmen Bayerns rd. 13,3% lieferten. Die Energieversorgung durch den Bau der Kanalkraftwerke würde sich mit dem Ausbau des Hochrheins ergänzen der zusätzlich noch 1,48 Mrd. kWh Jahresarbeit erbringen würde. Da der deutsche Anteil jedoch dort nur 0,51 Mrd. kWh betrüge, könnte der Engpaß der Energie dadurch noch bei weitem nicht überwunden werden. Also wies der Bericht darauf hin, daß die Großschiffahrtsstraße auch in der Hinsicht der Energiewirtschaft viel wichtiger als der Hochrhein wäre. Aus der Tabelle 4 jedoch ist es zu ersehen, daß die noch auszubauenden Wasserkräfte an der Großschiffahrtsstraße nur noch 0,45 Mrd. kWh blieben, also weniger als diejenigen am Hochrhein, erst recht wenn es berücksichtigt werden konnte, daß auch der schweizerische Anteil teilweise der Bundesrepublik geliefert würde.¹⁰⁾

Die Finanzierung der Baukosten erfolgte bei den Kraftwerken bisher im wesentlichen durch Aufnahme von Anleihen am in- und ausländischen Kapitalmarkt, die von der Gesellschaft aus den Kraftwerkserträgen planmäßig verzinst und getilgt wurden. Es wäre beabsichtigt, in gleicher Weise auch die noch zu erstellenden Wasserkraftwerke zu finanzieren.

Hier wollte man aber die Finanzierung der Wasserstraße scharf von derjenigen der Kraftwerke trennen. Der Bau der eigentlichen Schiffahrtsanlagen müßte dagegen weit überwiegend aus öffentlichen Mitteln erfolgen, die vom Reich und Bayern zur Verfügung gestellt wurden, weil die privatwirtschaftliche Rentabilität bei einer Wasserstraße nicht gegeben wäre, an deren Stelle eine außerordentlich große volkswirtschaftliche Rentabilität treten würde, die sich in Kohlenersparnissen, Gewinn an zusätzlicher Energie, Frachtverbilligungen sowie in der allgemeinen Wirtschaftsbelebung im Einzugsgebiet der Wasserstraße und damit unmittelbar in einer Erhöhung des Steueraufkommens niederschläge. Die nach Fertigstellung der Großschiffahrtsstraße anfallenden laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten fänden ihre Deckung in den von den Benützern der Wasserstraße zu erhebenden Schiffahrtsabgaben. Soweit diese nicht für laufende Kosten aufgebraucht würden, wären sie zur Amortisation der Baukosten zu verwenden. Einen erheblichen Beitrag zur Amortisation würden ferner

10) Wenn man aber mit dem geplanten Kraftwerksausbau auch an der oberen Donau rechnet, dann übertrifft der Rhein-Main-Donau-Ausbau den Hochrheinausbau an der Jahresarbeitszunahme. Nach der Beschreibung des Textes waren geplant (beziehungsweise im Bau): an der Mainstrecke zwischen Würzburg und Bamberg 13 Werke mit ca. 200 Mill. kWh, am unteren Lech 4 Werke mit ca. 180 Mill. kWh und im Donauegebiet (einschließlich der oberen Donaustrecke zwischen Ulm und Neustadt und der Altmühl) 28 Werke mit ca. 1 720 Mill. kWh, also insgesamt 45 Werke mit ca. 2 100 Mill. kWh.

Tabelle 5 Zusammenstellung der erforderlichen Material- und Arbeitsaufwände

a) Baustoffe		
Zement	1 050 000 t	
Thrament	740 000 "	
Rundstahl	81 000 "	
Stahlkonstruktion	83 500 "	
Maschineneisen	17 500 "	
Holz	147 000 cbm	
Ziegelsteine	32 000 "	
Bruchsteine	2 120 000 "	
b) Baumaschinen und Transportmittel		
aa) Baumaschinen		
Greif- bzw. Löffelbagger (1/2-1 cbm)	100 Stück	
Turmdrehkräne	40 "	
Schwimmbagger für den Main	22 "	
Eimerkettenbagger (Trecken)	30 "	
Felsmeißelgeräte für den Main	20 "	
Betonmischer je 1000 l	50 "	
Schleppboote für den Main 125 PS	20 "	
Bauschiffe 50-100 t Tragfähigkeit für den Main	100 "	
bb) Transportmittel		
Baulokomotiven 60 bzw. 90 cm Spur mit entsprechenden Gleis- und Rollwagen	200 "	
Ferner Lastkraftwagen	60 "	
Hierzu noch Pumpen, Transformatoren, Elektromotoren, Werkzeugmaschinen und sonstiges Kleingerät		
c) Arbeitskräfte		
Unmittelbarer Bedarf	26 000 Mann (auf 10 Jahre=60 Mio Tagewerke)	
Hierzu noch für Bau- nebenindustrie und Industrie	30 000 "	
	<u>56 000 "</u>	
Zur Unterbringung der Arbeitskräfte sind 30 Barackenlager für je 200 Mann mit gesamter Einrichtung wie Küche, Betten, Wäsche usw. zu errichten.		
Die Anforderungen an Bekleidung für 56 000 Mann betragen jährlich je:		
1 Anzug, 2 Garnituren Unterwäsche und zwar 1 für den Winter und 1 für den Sommer,		
3 Paar Socken, 1 Paar Arbeitsschuhe, 1 Kopfbedeckung,		
1 Paar Arbeitshandschuhe für den Winter, 1 Wolljacke,		
Hierzu jährlich:		
20 000 Überanzüge für Schlosser, Schmiede, Heizer usw.		
d) Maschinelle Anlage für die Schifffahrt:		
Für die 14 Main-Schleusen:		
39 Stemmtore, 78 Rollkeilschützen und 2 Segment- oder Hakentore		
Für die Kanalstrecke mit 19 Doppelschleusen:		
76 Schleusentore und 152 Umlaufverschlüsse		
Für die 3 Doppelschleusen der Donaustrecke:		
15 Stemmtore und 30 Rollkeilschützen		

Für die Antriebe werden insgesamt rd. 700 Drehstrommotore mit einer Leistungsaufnahme bis zu 10 kWh benötigt.

Für 13 Wehre am Main:

26 Normal-Walzen und 13 Regulierverschlüsse

Für 7 Wehre der Kanalstrecke:

7 Normal-Walzen und 7 Regulierverschlüsse:

Für die 3 Donauwehre:

9 Normal-Walzen und 3 Regulierverschlüsse

Als Antriebe sind etwa 100 Drehstrommotore mit 10–20 kW Leistungsaufnahme zu beschaffen.

Der gesamte Aufwand an Stahl und Maschineneisen ist bereits im Baustoffaufwand enthalten. Die elektrischen Einrichtungen umfassen ein Gesamtgewicht von 100 t für Elektromotore und

900 t für Kabel- und Schaltmaterial

e) Maschinelle und elektrische Einrichtungen für 20 Kraftwerke

42 Kaplan-Turbinen mit Einzelleistungen von 1000 bis 6000 kVA bei 68–125 U/min und einer Gesamtleistung von ca. 90 000 PS

Gesamtgewicht ca. 10 500 t

42 Drehstrom-Generatoren mit Einzelleistungen von 1000 bis 6000 kVA bei 68–125 U/min und einer Gesamtleistung von ca. 90 000 kVA

Gesamtgewicht ca. 2 300 t

60 Transformatoren mit Einzelleistungen von 1000 bis 16000 kVA bei 20–110 KV Oberspannung und einer Gesamtleistung von 90 000 kVA

Gesamtgewicht ca. 420 t

Schaltanlagen-Material, Schalttafeln, Schalt- und Meßgeräte, Kabel und Leitungen innerhalb der Kraftwerke Gesamtgewicht ca. 700 t

insgesamt ca. 14 000 t

die von der Rhein-Main-Donau-AG. erbauten bzw. noch zu erbauenden Wasserkraftwerke leisten, da die Gesellschaft als Gegenleistung für die ihr verliehene Konzession aus den Kraftwerkserträgen Konzessionsabgaben zu leisten hätte.

Schließlich bemerkte der Bericht zur Frage der zeitlichen Verteilung der Baukosten für die Wasserstraße, daß Reich und Bayern bis zum Kriege zusammen alljährlich etwa einen Beitrag von 10 Mill. Mark zur Verfügung gestellt hatten. In Anbetracht der damaligen wirtschaftlichen Lage in den Westzonen Deutschlands aber müßte das bis zum Kriege eingehaltene Bautempo eine weitere beträchtliche Verlangsamung erfahren. Nur unter Zuhilfenahme von Mitteln des Marshall-Plans könnte es gelingen, die Großschiffahrtsstraße in einer Bauzeit von etwa 8–10 Jahren fertigzustellen, wie dies im Interesse der europäischen Wirtschaft erforderlich wäre. Unter Zugrundlegung der Preisbasis 1939 und einer Bauzeit von 8 Jahren würde sich ein Jahresgeldbedarf von rd. 175 Mill. Mark errechnen.

In Ergänzung der beiden Berichten führte Förster noch mündlich aus, daß die Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße im Gegensatz zu anderen Projekten schon im Bau und ihre Projektierung fertiggestellt wäre. Es würde sich nun also darum handeln, das Bautempo beizubehalten. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß auch auf der Donau

der Verkehr bald wieder anlaufen würde. Zur Frage der Finanzierung stellte er fest, daß rechtlich viel mehr geklärt wäre als beim Hochrhein. In Wiederholung unterstrich auch er, daß zwischen der Finanzierung der Elektrizitätswerke und der Finanzierung der Großschiffahrtsstraße scharf unterscheidet und daß die Kraftwerke durch Rhein-Main-Donau AG privat finanziert würden. Die Überschüsse der Kraftwerke würden zum Bau der Großschiffahrtsstraße verwendet und trügen wesentlich zu dieser Finanzierung bei. Für den Bau der Schiffahrtsstraße, dessen Kosten ca. 2,6 Mrd. DM betrügen, wäre ein Zehnjahresplan (als Mindestprogramm) aufgestellt. Internationale Hilfe wäre aber nötig, um den Bau zu beschleunigen. Zur Frage, ob sich der Bau der Schiffahrtsstraße lohnen würde, erklärte Förster, daß sich der Bau von Elektrizitätswerken zweifellos rentieren würde, da der Bedarf an Strom so groß wäre, daß Schwierigkeiten in der Unterbringung des Stroms nicht zu befürchten wären. Förster versicherte jedoch nicht, ob es auch bei der Schifffahrt der Fall wäre. Zum Bau der Schiffahrtsstraße wäre nicht nur finanzielle, sondern auch industrielle Zusammenarbeit mehrerer Staaten erforderlich.

Zur Frage des Verhältnisses zwischen Rhein-Main-Donau-Ausbau und Rhein-Neckar-Donau-Ausbau erklärte Förster, daß diese Frage bereits seinerzeit im Ditzbacher Abkommen staatlich geregelt war und daß diese Regelung vernünftig wäre und die beiden Projekte mit einander koppelte und zwar daß Konkurrenzgesichtspunkte dabei auszuschneiden wären.¹¹⁾ Er erwähnte noch die in der Presse erschienenen Mitteilungen über den Bau eines Donau-Oder-Kanals und stellte fest, daß dieser keine Konkurrenz für den Rhein-Main-Donau-Kanal bedeuten würde. Abschließend unterstrich er nochmals, daß es kein europäisches Verkehrsproblem von größerem Ausmaß als die Rhein-Main-Donau-Verbindung gäbe.

Laut Protokoll folgte keine Diskussion auf den zusätzlichen Bericht Försters und dafür ist keine Begründung zu finden. Nur bemerkte Schöller, wie verteidigend, daß Überschüsse auch bei den Kraftwerken des Hochrheins erzielt würden, die für die Kosten der Schiffbarmachung verwendet werden könnten, wenn auch dies allerdings nicht festgelegt wäre. Dann fragt sich hier, warum Schöller sich nicht auch für die Aussicht der Elektrizitätserzeugung an der Großschiffahrtsstraße interessierte und so steif auf dem Hochrhinausbau beharrte.

Weitere Bemerkungen abbrechend, nannte Greiß nun nochmals die übrigen

11) Die Ausbauprojekte für den 60 km langen Neckar-Donau-Kanal zwischen Plochingen und Ulm und für den 106 km langen Donau-Bodensee-Kanal zwischen Ulm und Friedrichshafen wurden eigentlich als ein zusammenhängendes Bauwerk konzipiert. Vgl. Kurze Zusammenfassung des Referats von Konz für die Sitzung der Studienkommission am 28. Juni 1949 in Köln. RWWA 1-888-2. Die damals erörterten beiden Projekte wurden jedoch schließlich nicht weiter verfolgt; der Neckar-Donau-Kanal deswegen nicht, weil ein verkehrswirtschaftliches Bedürfnis nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht mehr nachweisbar wird, der Donau-Bodensee-Kanal nicht aus Gründen der Raumordnung und des Gewässerschutzes, die auch zum Verzicht auf den Hochrhinausbau bis zum Bodensee führten. Die Landesarchivdirektion Baden-Württemberg (Hrsg.), *Das Land Baden-Württemberg*, 2. Aufl., Bd. 1, Stuttgart 1977, S. 790.

vorhandenen Projekte, nämlich: Moselkanalisierung, Wiederaufbau der Rheinhäfen und Rhein-Schelde-Verbindung. Zum dritten Problem erwähnte Heusch, daß innerbelgische Kreise ein starkes Interesse an einem Rhein-Schelde-Kanal zeigten, während Antwerpener Kreise das Projekt davon abhängig machten, ob eine Verbindung mit dem unteren Rhein (Moerdijk-Kanal) geschaffen werden könnte. Dann faßte Greiß zusammen, daß offiziell auf der Tagung in Rotterdam das Hoahrheinprojekt stehen sollte, daß man dort weiter die Projekte Moselkanalisierung und Rhein-Main-Donau-Kanal als in Angriff genommen bezeichnen wollte, daß auch das Problem des Wiederaufbaus der Rheinhäfen angeschnitten werden sollte und daß man abtasten müßte, in wieweit sich da schon Meinungen gebildet hätten. Es ist wirklich auffällig, daß das Projekt der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße in der Zusammenfassung von Greiß nun auf die dritte Stelle der Prioritätsskala hangesetzt wurde.

Nun können wir feststellen, daß die erste Priorität des Hoahrheinausbaus vor dem Anfang der Frankfurter Tagung schon festgelegt worden war. Dann fragt sich, warum die Frankfurter Kammer Diskussion über die Ausbauwürdigkeit des Main-Donau-Kanals nicht verlangte, um dann die Priorität des Hoahrheinausbaus ohne aktive Einwanderhebung hinzunehmen, obwohl sie die Ausbauwürdigkeit des Main-Donau-Kanals durch die beiden ausführlichen Berichte gar nicht schlechter als diejenige des Hoahrheins argumentieren konnte. Daher seien hier Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Projekte einmal zusammenfassend zu vergleichen.

Gemeinsamkeit liegt zunächst darin, daß die beiden Projekte gleichsam Schiffbarmachung und Kraftwerksausbau kombinieren, wenn auch die Reihenfolge der beiden Komponenten umgekehrt war. Zweitens war an der Rentabilität des Kraftwerksausbaus bei den beiden Projekten fast nicht zu zweifeln, während diejenige der Schiffbarmachung noch unsicher blieb. Drittens könnten sich die beiden Projekte auf die Rheinmündungshäfen fördernd auswirken. Demgegenüber liegen Unterschiede vor allem darin, daß die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße sich insbesondere auf deutsch-österreichische Verflechtung bezog, während der Hoahrheinausbau deutsch-schweizerische Angelegenheit war, wenn auch eine Zusammenarbeit mit Österreich bei dem letzteren nicht ganz ausgeschlossen wurde. Zweitens war das regionalpolitische Anliegen beim ersteren wesentlich stärker als beim letzteren. Diese Problematik sollte nun von den niederrheinischen Kammern, die in der Lage waren, der Entscheidung den Ausschlag zu geben, an den politischen und wirtschaftlichen Kriterien, beim letzteren wieder an den verkehrswirtschaftlichen und energiewirtschaftlichen Effekten bewertet werden. In der wirtschaftlichen Hinsicht wäre es kaum zu verleugnen, daß die Frankfurter Berichte wesentlich ausführlichere Kostenrechnung als die Konstanzer Berichte vorlegen und die Wirtschaftlichkeit des Kraftwerksausbaus an der Großschiffahrtsstraße auf bisherige Erfahrungen fast unumstrittenerweise aufklären konnten. Wenn man die beiden Projekte nur am energiewirtschaftlichen Kriterium vergleicht, ergibt sich freilich, daß die Kapazität der Elektrizitätserzeugung des Hoahrheins derjenigen der Großschiffahrtsstraße überlegen war. Das Gefälle war jedoch keineswegs so groß, daß man

etwa selbstverständlicherweise den Hochrheinausbau hätte vorziehen können. Soweit dürften die beiden Projekten für die niederrheinischen Kammer gleichgültig gewesen sein, aber sie entschieden sich für den Hochrheinausbau. Daher sind wir nun gezwungen, zu interpretieren, daß eine gewisse politische Rechnung dabei eventuell mitspielte. Nämlich wenn die wirtschaftliche gegenseitige Abhängigkeit Deutschlands und Österreichs durch die Rhein-Donau-Verbindung angestrebt würde, dann könnte es, wie schon oben erwähnt, die Besatzungsmächte und die Anliegerstaaten in Verdacht bringen, ob jener Anschlußgedanke in Österreich reaktiviert werden könnte. Allerdings kam es erst im Jahre 1955 zum Abschluß des österreichischen Staatsvertrags. Demgegenüber würde die Zusammenarbeit mit der Schweiz zunächst keine schwierigen politischen Probleme mit sich bringen, oder, mit anderen Worten, dürfte eine neue Verflechtungsmöglichkeit mit Österreich nur über die dazwischenliegende Schweiz abgetastet werden. Wohl ging Greiß selbst von dieser außenpolitischen Erwägung aus, um der Einstellung von der Mandates möglichst entgegenzukommen, der von vorn herein die Mitwirkung der Schweiz als von besonderem Belang betrachtete.

Auf der anderen Seite kann nicht alles nur von außenpolitischen Gründen her erzählt werden. Dabei ist insbesondere von regionalpolitischer Zielsetzung die Rede. Freilich erwartete auch die Kammer Konstanz aus Anlaß des Hochrheinausbaus intensivere Industrieansiedlungen im Hochrhein- und Bodenseegebiet. Hauptsächlich rechnete sie aber damit, mit der dort zu erzeugenden billigeren Elektrizität die Knappheit der Energieversorgung nicht nur in Baden, sondern auch im nordwestlichen Industriegebiet zu decken, um die Überlastung der Wärmekraftwerke im Ruhrgebiet möglichst zu erleichtern. Demgegenüber wollte man durch den Ausbau der Großschiffahrtsstraße ein neues Industriegebiet den Wasserweg entlang schaffen. Die zu erzeugende Elektrizität sollte also in Bayern, vor allem aber in Franken geliefert werden. Die Zunahme der dortigen Energieversorgung hätte mit einem Ausgleich der Überlastung des Ruhrgebiets wenig zu tun. Nur daraus ist die gleichgültige Einstellung Schöllers gegen den Kraftwerksausbau an der Großschiffahrtsstraße wohl zu erklären, worin sich die Interessenlage der niederrheinischen Kammern gegen die bayerische Initiative schon spiegelte.¹²⁾ Ausbau des einheitlichen Binnenschiffahrtsnetzes durch eine Verbindung der beiden bedeutendsten Ströme Europas versicherte also keine Aussicht der wirtschaftlichen Integration Mitteleuropas, sondern könnte eher die

12) Heutzutage kann von irgendeiner Regionalität des RWE kaum mehr die Rede sein, das auf Grund des Verbundsystems, dessen Partner die acht größten Energieversorgungsunternehmen der Bundesrepublik (Badenwerk, Bayernwerk, Berliner Kraft- und Licht AG, Energie-Versorgung Schwaben, Hamburgische Electricitäts-Werke, Preußische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, RWE und Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen sind, die ganze Bundesrepublik mit Strom versorgt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß es in der ersten Phase der Nachkriegszeit im Westdeutschland noch über 15000 Stromproduzenten gab. Vgl. Report über die Stromfirma RWE, in: *Der Spiegel*, Nr. 9, 1986. Also befand sich das 1898 gegründete RWE damals gerade auf dem Wege nach der heutigen übermächtigen Position des größten Stromkonzerns Europas. Daher handelte es sich wohl für die Firmenstrategie nicht um den Netzausbau des internationalen Wasserstroms, sondern denjenigen des internationalen Elektrizitätsstroms.

regionale Divergenz sogar innerhalb Westdeutschlands aufrechterhalten.

(2) Der zweite Punkt der Tagesordnung

Sodann ging Greiß auf die von van der Mandele vermittelten Entwürfe für die Satzungen der Vereinigten Handelskammern und für die Gründungsurkunde für die Rhine Development Corporation ein (siehe Anhang). Greiß sagte, daß den Geldgebern in Amerika ein Mittel zum Wiederaufbau mit diesem Zusammenschluß gegeben werden sollte. In seinem Konzept läge also der Zweck des Zusammenschlusses, den Vereinigten Staaten eigene Initiative Europas darzutun, um von ihnen am effektivsten finanzielle Hilfe zu kriegen. Nach Greiß wären grundsätzlich zunächst die folgenden Fragen zu klären:

„① Sind wir bereit zum Zusammenschluß?

② Können wir uns als Deutsche unter den derzeit bestehenden Gesetzen der Militärregierung überhaupt beteiligen, da das Dekartellisierungsgesetz in diesem Zusammenhang auftaucht?“

Dann machte Greiß den Vorschlag, an alle Kammern am Rhein (bzw. seines Einflußgebiets) zu schreiben und anzufragen, ob sie bereit wären an diesem Zusammenschluß unter den in den Statuten genannten Bedingungen mitzuwirken. Wenn die Zustimmung der Kammern käme, würde man die Fragen ventilieren können. Weiter schlug er vor, einige Leute der Studiengesellschaft zu beauftragen, die Statuten auf deutsche Verhältnisse hin zu prüfen und eventuell Abänderungsvorschläge zu machen. In der anschließenden Diskussion handelte es sich insbesondere um Abstimmungswesen und organisatorische Fragen.

Von Poll fragte, ob die Stimmen der einzelnen Länder gleichgewertet werden sollten. Weiter war er der Meinung, daß in der Gründungsurkunde jegliche Bezeichnung mit politischem Charakter vermieden werden müßte. Überdies empfahl er, in der Satzung deutsche Formulierungen wegzulassen, die freie Bewegung behindern würden. Im übrigen erschiene ihm die Satzung zu ausführlich und zu starr. Noch hegte er Zweifel, ob eine solche „Stichting“ (Stiftung) alle Möglichkeiten des Zuflusses internationalen Kapitals brächte.

Most schlug vor, gewisse Abstimmungsgruppen zu bilden, die dann je eine Stimme hätten. Er sah die Gefahr für Übereinstimmung für größer als die Gefahr an, die in der Einstimmigkeit läge. Man sollte Einstimmigkeit als Sicherheitsfaktor hinzunehmen, wobei die Einstimmigkeit für die Abstimmungsgruppen gedacht wäre. Weiter bemerkte er, daß die Gründungsurkunde für die Rhine Development Corporation schwieriger als die Statuten wäre. Er fragte, ob die Stichting eine Vermittlungsstelle sein oder selbst Finanzgeschäfte machen sollte. Diese Frage wäre von wesentlicher Bedeutung und noch zu erklären. Überdies warf er noch verschiedene organisatorische Fragen auf und machte darauf aufmerksam, daß die Dinge geklärt werden müßten, ehe man weitgehend Beschlüsse fassen würde.

Schmitz bemerkte, daß auch noch zu erklären wäre, welche Rechtsperson für die Stichting gedacht wäre.

Nagel bemerkte, daß eine Stichting in Holland eine Körperschaft wäre, die auch Kapital aufnehmen und weitgehend Verpflichtungen eingehen könnte. Seines Erachtens sollte die Stichting für den Zusammenschluß aller Kammern die Geschäfte betreiben. Der Begriff Stichting käme seiner Interpretation nach der deutschen „Genossenschaft mit beschränkter Haftung“ wohl am nächsten. Weiter machte er darauf aufmerksam, daß die Handelskammern im Ausland wirtschaftlich viel tätiger als in Deutschland wären. Sie könnten z.B. in Holland durchaus einen Hafen betreiben.

Stromeyer äußerte schon jetzt Zweifel, ob sich die Kammer Konstanz an einer wirtschaftlichen Vereinigung beteiligen könnte. Er bat, auch von diesem Gesichtspunkt die Frage zu prüfen. Seine Hinweise auf die mögliche negative Haltung der Kammer Konstanz ist hier nicht zu übersehen.

Auf einzelne Fragen antwortend bemerkte *Gleiß*, daß die Bewertung der Stimme wohl auch nicht mit der Zahl der am Rhein gelegenen Kammern der einzelnen Länder erfolgen könnte, da sonst vor allem der Ausgleich zwischen Deutschland und Frankreich geschädigt würde. *Gleiß* stellte fest, daß auch die Zweigleisigkeit der Vereinigten Handelskammer einerseits und der Rhine Development Corporation andererseits noch zu prüfen wäre. Er wollte versuchen, die aufgeworfenen Fragen möglichst bald mündlich oder schriftlich mit van der Mandele zu klären.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung stellte *Gleiß* nun fest, daß in Rotterdam zwei Probleme in erster Linie zur Debatte stünden: die Bildung des Zusammenschlusses und das Hochrheinprojekt.

Schließlich kam die Debatte zur Zusammensetzung der deutschen Delegation. *Gleiß* schlug vor, für die Besprechung des Hochrheinprojekts Fachleute für Schifffahrt, Energie und Finanzierung zu entsenden und gab die Namen *Stromeyer*, *Schöller*, von *Oppenheim*, *Most* und *Gleiß*. *Schöller* bat jedoch von der Wahl seiner Person abzusehen. Dann schlug *Langfritz* vor, *Fettweis* vom Badenwerk in Karlsruhe als Energiefachmann zu wählen. *Gleiß* brachte aber zunächst nochmals seine Überzeugung zum Ausdruck, daß er nicht gerne Vertreter staatlicher Stellen heranziehen möchte.¹³⁾ *Stromeyer* glaubte, daß freilich auch van der Mandele keinen Staatsvertreter an der Tagung in Rotterdam haben möchte. *Stromeyer* sähe aber eine Möglichkeit darin, daß *Fettweis* sozusagen als Vertreter für *Schöller* käme. Zum Nachgeben gezwungen sagte *Gleiß* zu, sich mit *Fettweis* in Verbindung setzen zu wollen. Aus dieser Diskussion über Delegationsbildung ist es wohl zu ersehen, daß das RWE sich damals eventuell aus seinem unternehmensstrategischen Interesse her mit dem Badenwerk in eine gewisse Zusammenarbeit setzen wollte.¹⁴⁾ Es ist allerdings noch

13) Das Badenwerk hat bisher fast ausschließlich im Landesbesitz gestanden. Daher ist es kein Wunder, daß jeder Vertreter des Badenwerks unter Umständen als Landesbeamter galt. *Das Land Baden-Württemberg*, S. 693.

14) Hier ist ein Beispiel der heutigen Zusammenarbeiten der beiden Firmen anzugeben. Wie oben erwähnt, sind sie ins Verbundsystem einbezogen. Im Rahmen dieses Verbunds spielen mehrere große Pumpspeicherwerke im Südschwarzwald (Träger Schluckseewerk AG, Freiburg, mit maßgeblicher Beteiligung des RWE und des Badenwerks) eine wesentliche Rolle. *Ebenda*, S. 694.

ganz offen, ob und wie weit die Betriebspolitik des RWE damit zu tun hatte, daß die niederrheinischen Kammern, vor allem aber die Kammer Köln, von vornherein das Hochrheinprojekt bevorzugte.

Lenzner brachte noch zum Ausdruck, daß die Kammer Duisburg Wert darauf legen würde, daß ein Vertreter der Schifffahrt aus seiner Kammer mit nach Rotterdam ginge, wenn auch er Most für einen ausgezeichneten Kenner der Schifffahrt hielte.

(3) Der dritte Punkt der Tagesordnung

Most kam nochmals zum Rhein-Neckar-Projekt und äußerte Zweifel, ob es in ihren Rahmen gehörte. Er glaubte aber, daß es auf einer gelegentlichen Sitzung zur Erörterung gestellt werden müßte, um den Interessenten gerecht zu werden. Greiß sagte zu, daß er in dieser Sache an die Kammer Heilbronn sowie an die Kammer Stuttgart bzw. an die Vereinigung der Württembergischen Kammern schreiben wollte. Auch dieses Problem sollte bewußt nur vom Wirtschaftsvertreter verhandelt werden. Nun schloß Greiß die Sitzung. Damit endete auch die Sitzungsserie der Studienkommission vor der Rotterdamer Tagung im kommenden September.

(in Fortsetzung)

Anhang

Vereinigte Handelskammern des Rheingebietes

16-7-1949

Statuten-Entwurf

Paragraph 1

Durch diese Satzungen wird ein Verein unter dem Namen „Vereinigte Handelskammern des Rheingebietes“ gegründet.

Der Verein hat seinen Sitz in-----.

Paragraph 2

Zweck des Vereins ist, die wirtschaftliche Entwicklung der Gebiete, welche das Stromgebiet des Rheines und seiner Nebenflüsse und der damit zusammenhängenden natürlichen und künstlichen Wasserstraßen umfassen, im weitesten Sinne zu fördern.

Paragraph 3

Der Verein kann alle Handlungen vornehmen, welche seinem Zweck dienen können, unbeschadet völliger Aufrechterhaltung der Freiheit seiner Mitglieder.

Er enthält sich aber restlos jeder mittelbaren oder unmittelbaren politischen Tätigkeit.

Paragraph 4

Dem Verein können—unbeschadet der Bestimmungen dieser Satzungen—nur solche Handelskammern beitreten, welche im Paragraph 2 angegebenen Gebieten ihren Sitz haben oder in Gegenden, für die Verbindungs-Wasserstraßen nach dem Rhein geplant sind.

Paragraph 5

Der Verein wird von einem aus höchstens sieben Mitgliedern bestehenden Vorstandsausschuß

geleitet; alle Mitglieder dieses Vorstands ausschusses müssen verschiedenen Staaten angehören mit der Maßgabe, daß die Bundesstaaten als Einheiten zu betrachten sind.

Der Vorstands ausschuß wird jährlich aufs neue mit gewöhnlicher Stimmenmehrheit durch Wahl in der Vollversammlung zusammengesetzt. Die austretenden Mitglieder sind wiederwählbar.

Paragraph 6

Die Handelskammern, welche nicht zu den gründenden Mitgliedern, in deren Namen diese Satzungen unterzeichnet sind, gehören und dem Verein beizutreten wünschen, reichen bei dem Vorstands ausschuß ein Gesuch ein; der Vorstands ausschuß untersucht ob die im Paragraph 4 bezeichneten Bedingungen erfüllt sind und entscheidet über die Zulassung.

Gegen diese Entscheidungen kann bei der Vollversammlung Einspruch erhoben werden.

Paragraph 7

Der Verein hält jährlich eine Vollversammlung ab. Andere Zusammenkünfte können abgehalten werden, wenn die Umstände es wünschenswert erscheinen lassen.

Paragraph 8

In allen Versammlungen des Vereins können bei Einstimmigkeit Anträge gestellt werden oder durch Stimmenmehrheit Vorschläge gemacht werden. Jedes in dem Verein vertretende Land hat eine Stimme. Mehrere einem Lande angehörenden Mitglieder weisen eines von ihnen an, ihre Stimme abzugeben.

Wenn durch Stimmenmehrheit ein Vorschlag angenommen wird, so müssen abweichende Meinungsäußerungen mit erwähnt werden.

Paragraph 9

Die Mitglieder bestimmen selbst, von welchen Personen sie in den Versammlungen und etwa im Vorstands ausschuß vertreten werden wollen. Die Anzahl dieser Vertreter jedes Mitglieds ist im Vorstands ausschuß auf zwei beschränkt mit der gleichen Anzahl Stellvertreter.

Paragraph 10

Der Vorstands ausschuß wählt einen Vorsitzenden und drei stellvertretende Vorsitzende, die auch in den Vollversammlungen als solche aufzutreten haben.

Paragraph 11

Die Vollversammlung wählt eins der Mitglieder des Vereins zum Zentralverwalter. Dieses Mitglied stellt dem Verein einen Geschäfts- und Kassenführer zur Verfügung, vorbehaltlich der Genehmigung des Vorgeschlagenen durch den Vorstands ausschuß.

Die Wahl ist bis auf Widerruf durch die Vollversammlung gültig.

Der Geschäfts- und Kassenführer wohnt den Sitzungen des Vereins und des Vorstands ausschusses bei. Er hat darin eine beratende Stimme.

Paragraph 12

Alle behufs des Vereins gemachten Kosten sind zu Lasten derjenigen Mitglieder, aus deren Wirksamkeit sie entstehen, es sei denn, daß die Mitglieder einstimmig etwas Gegenteiliges bestimmen.

Paragraph 13

Die Mitglieder können schriftlich zu Rate gezogen werden; ihre auf diesem Wege abgegebenen Gutachten und Meinungen haben dieselbe Kraft wie ihre Stimme in der Vollversammlung hat.

Wenn ein Mitglied sich bei schriftlicher Beratung der Stimmabgabe enthält, so soll dieses ein unbedingtes Hemmnis für die Feststellung der Einstimmigkeit bilden.

Paragraph 14

Die Mitglieder und ihre Vertreter haben das Recht sich der Sprache zu bedienen, die sie bevorzugen, ohne daß Übersetzung gefordert werden kann.

Paragraph 15

Falls der Verein aufgelöst wird, ist der letzternannte Vorstandsausschuß damit beauftragt, die nötigen Maßnahmen zu treffen.

Paragraph 16

Entscheidungen über Fälle, welche in diesen Satzungen nicht vorgesehen sind, werden vom Vorstandsausschuß getroffen, vorbehaltlich von der nächsten Vollversammlung vorgenommener Änderungen.

Rhine Development Corporation
Gründungsurkunde (Entwurf)

16. 7. 1949

Die Unterzeichneten, die zu diesem Zweck die Vereinigten Handelskammern des Rheingebietes vertreten, haben sich in Erwägung, daß es überaus wichtig ist, den Wohlstand der Gegenden, welche das Stromgebiet des Rheines und der damit zusammenhängenden natürlichen und künstlichen Wasserstraßen bilden, möglichst zu fördern, entschlossen, demgemäß eine „Stichting“ ins Leben zu rufen, zu welchem Zwecke sie aus dem Vermögen der von ihnen vertretenen Körperschaften einen Betrag von bestimmt haben.

Die „Stichting“ unterliegt folgenden Bestimmungen:

Paragraph 1

Die „Stichting“ führt den Namen:

Rhine Development Corporation;
Korporation zur Entwicklung des Rheinstromgebietes;
Institution pour le développement des régions rhénanes;
Corporate tot ontwikkeling van de Rijngebieden.

Paragraph 2

Die „Stichting“ stellt sich als Ziel:

- a. in des Wortes umfassendster Bedeutung die Hebung des Wohlstandes derjenigen Gebiete, welche das Stromgebiet des Rheines und der damit zusammenhängenden natürlichen und künstlichen Wasserstraßen bilden;
- b. die Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen diesen Gegenden;
- c. die Gewährung von Mitwirkung bei anderen Körperschaften, welche innerhalb der obengenannten Zielsetzung tätig sind, und die Erteilung von Unterstützung an dieselben.

Paragraph 3

Die allgemeine Leitung der „Stichting“ liegt einem aus mindestens zwölf von der Vollversammlung der Vereinigten Handelskammern vom Rhein ernannten Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat ob.

Der Verwaltungsrat regelt selbst seine Arbeitsweise nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Gründungsurkunde.

Er kann einen Ehrenvorsitzenden oder mehrere solche ernennen und wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden und drei Vizevorsitzende.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates halten, so oft der Vorsitzende oder die Hälfte der Mitglieder es notwendig erachten, eine Versammlung ab.

Zur Fassung von Beschlüssen ist die Anwesenheit in der Versammlung von mindestens der Hälfte der Mitglieder der Verwaltungsrates erforderlich. Die Beschlußfassung kann jedoch auch außerhalb der Versammlung nach schriftlicher Behandlung erfolgen, es sei denn, daß mehr als zwei Mitglieder des Verwaltungsrates Bedenken gegen den Beschluß oder dessen schriftliche Behandlung erheben.

Beschlüsse werden mit gewöhnlicher Stimmenmehrheit gefaßt, ausgenommen wenn andere Bestimmungen dieser Urkunde anzuwenden sind. Falls sich Stimmengleichheit ergibt, entscheidet der Vorsitzende.

Für die Wahl von Personen ist die absolute Stimmenmehrheit erforderlich; falls sich Neuwahl als notwendig erweist, entscheidet das Los.

Stimmenthaltung und nichtige Stimmen werden nicht berücksichtigt.

Paragraph 4

Als Mitglieder des Verwaltungsrates werden zum ersten Mal ernannt die Herren:

.....
Weiter erfolgt die Ernennung auf Grund vom Par. 3 Absatz 1 der Statuten.

Ein Drittel der Anzahl Mitglieder des Verwaltungsrates scheidet alljährlich nach einer dazu festzusetzenden Reihenfolge aus. Die Ausscheidenden Mitglieder sind sofort wiederwählbar.

Paragraph 5

Der Verwaltungsrat ernannt aus seiner Mitte einen aus mindestens drei und höchstens sieben Mitgliedern bestehenden Vorstandsausschuß.

Die hinsichtlich des Ausscheidens und der Wiederwählbarkeit der Mitglieder und der Arbeitsmethode des Verwaltungsrates gegebenen Bestimmungen gelten sinngemäß für den Vorstandsausschuß.

Paragraph 6

Der Vorstandsausschuß vertritt die „Stichting“ gerichtlich und außergerichtlich.

Dieser Ausschuß ist mit der Verwaltung der Geldmittel der „Stichting“ und im allgemeinen mit der täglichen Leitung beauftragt.

Um die „Stichting“ zu verbinden, ist die Unterschrift von zwei Mitgliedern des Vorstandsausschusses erforderlich und genügend.

Paragraph 7

Der Vorstandsausschuß richtet ein mit der Führung der laufenden Geschäfte beauftragtes Büro, an dessen Spitze ein Beamter mit näher festzusetzenden Titel steht ein.

Dieser Beamte und sein Stab werden vom Vorstandsausschuß ernannt; letzterer bestimmt auch deren Besoldung und stellt ihre Dienstanweisung und Vollmachten fest.

Der Vorstandsausschuß kann mit Genehmigung des Verwaltungsrates seine Obliegenheiten teilweise dem obengenannten Beamten übertragen.

Paragraph 8

Die „Stichting“ ist Donatoren zugänglich.

Donator ist jeder, der die „Stichting“ begünstigt mit einer einmaligen Spende von Mindestens oder der sich für eine bestimmte Anzahl Jahre zu einer jährlichen Spende von verpflichtet.

Paragraph 9

Das Geschäftsjahr der „Stichting“ läuft vom 1. Januar bis zum 31. Dez. Das erste Geschäftsjahr läuft vom Tage ihrer Gründung bis zum nächsten 31. Dezember.

Der Vorstandsausschuß stellt jährlich ein Gewinn- und Verlustrechnung auf; diese wird vor dem 30. Juni dem Verwaltungsrate zur Genehmigung vorgelegt.

Genehmigung dieser Schriftstücke, denen ein vom Vorstandsausschusse dem Verwaltungsrate zu

erstattender Bericht über den Geschäftsgang der „Stichting“ beigefügt wird, entlastet den Vorstandsausschuß für alle aus den Schriftstücken hervorgehende Handlungen.

Paragraph 10

Die Mittel der „Stichting“ bestehen aus:

- 1) dem Anfangskapital;
- 2) den Vermögensbeständen, die sie durch Schenkung, Beiträge, Unterstützung, Anleihe oder auf andere Weise erwirbt;
- 3) den Einnahmen aus Anlage zeitweilig nicht benötigter Geldmittel;
- 4) Entlohnung für geleistete Dienste;
- 5) zufälligen Gewinnen

Paragraph 11

Die Bestimmungen dieser Urkunde können durch Beschluß des Verwaltungsrates abgeändert werden, vorausgesetzt, daß drei Viertel der Mitglieder dieses Rates sich für die Abänderung erklären.

Paragraph 12

Zur Auflösung der „Stichting“ wird geschritten, wenn der Verwaltungsrat einstimmig erklärt, daß das Weiterbestehen der „Stichting“ nicht länger nötig oder erwünscht sei.

Der Verwaltungsrat entscheidet über die Verwendung eines etwaigen Überschusses. Der zu diesem Zweck erforderliche Beschluß kann bei gewöhnlicher Stimmenmehrheit gefaßt werden.

Quelle: RWWA 1-889-2